913.
7

Секретно.

V

ПРОЕКТЪ НАСТАВЛЕНІЯ
ДЛЯ ОБУЧЕНІЯ
СУХОПУТНЫХЪ ВОЙСКЪ
СВѢДѢНІЯМЪ ПО МОРСКОЙ ЧАСТИ.

Составленъ завѣдывавшимъ въ 1886 г. Севастопольской сводной ротой учебно-морскихъ кадровыхъ командъ, Генеральнаго Штаба Подполковникомъ

Желтановскимъ.

Исправлено, дополнено и отпечатано по распоряженію Окружнаго Штаба Одесскаго военнаго Округа, въ Маѣ 1887 г., какъ полезное пособіе при обученіи войскъ свѣдѣніямъ по морской части.

Одесса

ТИПОГРАФІЯ ОКРУЖНАГО ШТАБА

1887.

А 245/981

ПРОЕКТЪ НАСТАВЛЕНІЯ
ДЛЯ ОБУЧЕНІЯ
СУХОПУТНЫХЪ ВОЙСКЪ
СВѢДѢНІЯМЪ ПО МОРСКОЙ ЧАСТИ.

Составленъ завѣдывавшимъ въ 1886 г. Севастопольской сводной ротой учебно-морскихъ кадровыхъ командъ, Генеральнаго Штаба Подполковникомъ

Желтановскимъ.

Исправлено, дополнено и отпечатано по распоряженію Окружнаго Штаба Одесскаго военнаго Округа, въ Маѣ 1887 г., какъ полезное пособіе при обученіи войскъ свѣдѣніямъ по морской части.

Одесса

ТИПОГРАФІЯ ОКРУЖНАГО ШТАБА

1887.

Государственная
БИБЛИОТЕКА
СССР
им. В. И. Ленина
56045-50

ОГЛАВЛЕНІЕ

		Стр.	§§
	Объяснительная записка.		
Отдѣлъ I.	*Гребныя суда.*		
	Понятіе объ устройствѣ гребнаго судна.	3	1—16
	Принадлежности гребныхъ судовъ . .	4	17—34
	Укладка принадлежностей . .	7	35 38
	Уходъ за гребными судами . .	8	39—42
	Конопатка шлюпокъ . . .	9	43—47
	Вытаскиваніе на берегъ и спускъ въ воду.	»	48—51
	Крѣпленіе на берегу и къ берегу. .	10	52—56
Отдѣлъ II.	*Дѣйствія на водѣ.*		
	Гребля	11	57—70
	» а) по пріемамъ. . .	13	71—73
	» б) безъ пріемовъ . .	14	74—77
	Движенія.	15	78—87
	Управленіе рулемъ. . . .	16	88 95
	Замѣна руля	18	96—103
	Движенія и перестроенія дессантныхъ судовъ, соединенныхъ въ отряды .	19	104 - 116
	Перестроенія:	20	117 - 125
	А. Изъ кильватерной общей колонны въ дессантную. . . .	20	117 - 118
	Б. Изъ дессантной въ кильватерную общую.	21	119—
	В. Изъ дессантной въ строй развернутаго фронта	»	120—
	Г. Изъ строя развернутаго фронта въ дессантную колонну . . .	»	121
	Д. Изъ кильватерной въ строй развернутаго фронта. . . .	22	122—124
	Е. Изъ строя развернутаго фронта въ кильватерную колонну . .	»	125
	Приставаніе и отваливаніе . .	23	126—165
	а) Къ пристани . . .	»	129—141
	б) Къ трапу морскаго судна. .	25	142 - 144

	Стр.	§§
в) Приставаніе къ берегу . .	26	145—156
1) Приставаніе носомъ . .	»	146—153
2) Выбрасываніе лагомъ . .	30	154
3) Приставаніе кормой . .	30	155—156
г) Отваливаніе отъ берега . .	31	157—165
Движеніе по лееру . . .	35	166—172
Отдѣлъ III. Отливка воды изъ гребныхъ судовъ .	36	173—174
Задѣлка пульныхъ пробоинъ . .	»	175—179
Отдѣлъ IV. Отдача и подъемъ якоря . .	37	180—188
Отдѣлъ V. Размѣщеніе перевозимыхъ на судахъ.	39	189—201
Пріемы посадки	40	202—214
а) Съ пристани . . .	»	202—211
б) Съ морскаго судна . .	42	212
в) Съ берега	»	213—214
Пріемы высаживанія . . .	43	215—225
а) На пристань . . .	»	215—217
б) На морское судно. . .	»	218—219
в) На берегъ. . . .	»	220—225
Отдѣлъ VI. *Производство десанта* . .	45	226—252
1) Рандеву	»	226—234
2) Приближеніе къ берегу. .	46	235—237
3) Атака	47	238—240
4) Дѣйствія высадившихся	»	241—243
5) Поддержка гребцами. . .	48	244—247
6) Обратная посадка . .	»	248—250
7) Отваливаніе шлюпокъ . .	49	251—252
Отдѣлъ VII. Сбереженіе оружія, патроновъ и снаряженія при высаживаніи въ воду.	»	253—258
Отдѣлъ VIII. Обученіе плаванію . . .	50	259
Отдѣлъ IX. Пріемы при спасеніи утопающихъ и употребленіи спасительныхъ приборовъ	51	260
Отдѣлъ X. Сигналы	»	261—269
Отдѣлъ XI. Отданіе почестей . . .	54	270—278

Объяснительная записка.

Въ настоящій проэктъ наставленія вошли всѣ тѣ свѣдѣнія по морскому дѣлу, которыя необходимы для дѣйствія на морѣ во время производства войсками десанта при условіяхъ боевыхъ.

Свѣдѣнія эти необходимо знать тѣмъ нижнимъ чинамъ и офицерамъ, которые выдѣляются въ спеціальныя морскія команды, имѣющія цѣлью, за отсутствіемъ или недостаткомъ моряковъ, принять на себя задачу высаживанія войскъ и дѣйствовать на судахъ гребцами, рулевыми и старшинами, а также быть руководителями полевыхъ войскъ при дѣйствіяхъ на водѣ.

Въ настоящее наставленіе не вошли способы погрузки и выгрузки артиллеріи, лошадей, обоза и другихъ тяжестей, на гребныя суда, въ виду того, что въ Севастопольской сводной морской ротѣ не производилось обученіе вышеизложенному.

При составленіи наставленія принято было, въ тѣхъ случаяхъ когда не возможно было безъ этого обойтись, придерживаться терминовъ и выраженій, употребляемыхъ въ въ морскомъ вѣдомствѣ, но въ строго необходимомъ и ограниченномъ количествѣ, дабы не затруднять обучающихся.

Въ отдѣлѣ 1-мъ указаны лишь наименованія главнѣйшихъ частей гребныхъ судовъ, знаніе которыхъ необходимо при дальнѣйшемъ обученіи морскому дѣлу, болѣе-же мелкія не указаны, какъ составляющіе предметъ уже болѣе обширнаго курса судостроенія.

Отдѣлъ II-й развитъ по возможности подробнѣе.

Для движенія десантныхъ судовъ отрядами, приняты построенія наиболѣе простаго характера, существующія въ

морскомъ вѣдомствѣ, но видоизмѣненныя для большей простоты и несложности, при условіяхъ производства дессантовъ сухопутными войсками своими гребцами и старшинами.

Примѣнительно къ этому, въ отдѣлѣ X сигналы флагами составлены такъ, чтобы быть наиболѣе понятными, ясно видимыми, не сложными и удобопримѣнительными на шлюпкахъ, а сигналы трубой, примѣнительно къ существующимъ въ пѣхотѣ.

Способъ производства дессанта пѣхотой, для большей наглядности и цѣльности, отдѣленъ отъ параграфовъ, заключающихъ въ себѣ пріемы высаживанія на берегъ, для того, чтобы указать значеніе производства и цѣлей высадки, какъ такого боеваго дѣйствія, когда главной задачей служитъ: быстрое занятіе непріятельскаго берега и обезпеченіе производства дальнѣйшаго высаживанія отряда.

Отдѣлъ VIII и IX въ достаточной подробности и наглядности развиты въ наставленіи для обученія войскъ Округа плаванію, изданномъ Окружнымъ Штабомъ и въ наставленіи состоящаго подъ Августѣйшимъ покровительствомъ ГОСУДАРЫНИ ИМПЕРАТРИЦЫ общества поданія помощи при кораблекрушеніи на водахъ, а потому и не введены въ настоящее наставленіе.

При обученіи свѣдѣніямъ по морской части нижніе чины должны подчиняться всѣмъ условіямъ воинскаго быта и дисциплины, а потому въ отдѣлѣ XI признано вполнѣ необходимымъ указать пріемы по отданію почестей на шлюпкахъ на водѣ.

Отдѣлъ I.

Гребныя суда.

Понятіе объ устройствѣ гребнаго судна:

§ 1. Каждое гребное судно, какого бы оно типа не было, имѣетъ слѣдующія главныя части:

§ 2. *Киль*—изогнутый брусъ, преимущественно сдѣланный изъ дерева, служитъ для связыванія шпангоутовъ и образованія такимъ образомъ остова судна. Передняя или носовая изогнутая къ верху часть киля называется *форъ-штевнемъ*, а задняя или кормовая *ахтеръ-штевнемъ*.

Для предохраненія киль обшивается снизу, такъ называемымъ, *фальшъ-килемъ*.

§ 3. *Резенъ-киль*—деревянный брусъ, нашиваемый по всей длинѣ киля, въ который врѣзываются шпангоуты.

Примѣчаніе: Киль, Резень-киль и Фальшь-киль составляютъ одно цѣлое.

§ 4. *Шпангоуты*—изогнутыя брусья, врѣзанные въ резень киль и составляющіе бокъ судна; всѣ они не одинаковыхъ размѣровъ и изгиба, для того, чтобы придать форму лодкѣ. Найбольшей длины и величины шпангоуты по срединѣ и носятъ названіе *мидель-шпангоутовъ*.

§ 5. *Кильсонъ*—деревянный тонкій брусъ, нашиваемый (накладываемый) сверху нижнихъ оконечностей шпангоутовъ на резень киль.

§ 6. *Шпангоуты* связываются *обшивнымъ поясомъ* для прочности и затѣмъ обшиваются *наружною обшивкою* изъ досокъ. Такимъ образомъ получается кузовъ гребнаго судна.

§ 7. *Кузовъ* дѣлится на подводную и надводную часть; послѣдняя называется *бортомъ* судна.

§ 8. На нѣкоторыхъ гребныхъ судахъ, бортъ возвышается наддѣлкой, называемой *фальшь-бортомъ*.

§ 9. Бортъ сверху наддѣлывается особымъ брусомъ, называемымъ *планширомъ*, въ которомъ просверливаются дыры, для вкладыванія въ нихъ уключинъ.

§ 10. Передняя часть кузова шлюпки называется *носовою* частью, а задняя *кормовою*. Гребное судно дѣлится на 2 части, носящія названіе: носовая—*бакъ*, кормовая—*ютъ*. На большихъ гребныхъ суднахъ, въ носовой части устраивается деревянная настилка, называемая *полубакомъ*, а въ кормовой *полуютомъ*.

§ 11. Какъ въ форъ-штевнѣ, такъ и въ ахтеръ штевнѣ со внутреннихъ сторонъ вдѣлываются желѣзныя кольца, называемыя *рымъ*.

§ 12. Внутри судовъ, на извѣстной высотѣ поперекъ судна, вдѣлываются доски, называемыя *банками*. Банки служатъ для сидѣнія гребцовъ и для прочности задѣлываются у бортовъ деревянными или желѣзными соединительными угловыми частями, носящими названіе *кницы*.

§ 13. Въ кормовой части на ютѣ кругомъ по бортамъ вдѣлываются банки, называемыя *сидьніемъ*; служатъ для помѣщенія людей, перевозимыхъ на шлюпкахъ.

§ 14. Сзади сидѣнья врѣзывается доска—*застинная доска*.

§ 15. Доска, составляющая обшивку кормы гребнаго судна, называется *транецъ*.

§ 16. Въ ахтеръ штевнѣ вдѣлываются два штыря, на которыя надѣвается руль, имѣющимися на немъ петлями.

Принадлежности:

§ 17. Шлюпочную принадлежность составляетъ: 1) руль съ румпелемъ, 2) весла, 3) уключины, 4) крюки, 5) анкерки, 6) ведро, 7) фалини, 8) малый якорь съ якорною цѣпью, 9) дрекъ съ дректовомъ, 10) лейки, 11) пробки, 12) мелкія принадлежности.

§ 18. *Руль*—доска извѣстной формы, служащая для направленія судна въ желаемую сторону подъ желаемымъ угломъ (*румбомъ*). Состоитъ изъ нижней, подводной, части, широкой—*пера* и верхней, надводной, узкой—*головы*, на верхній конецъ головы надѣвается румпель.

Руль надѣвается, имѣющимися со внутренней стороны петлями, на штыры, вдѣланные въ ахтеръ-штевнѣ шлюпки.

§ 19. *Румпель*—древко или желѣзный прутъ, надѣвается на узкій верхній конецъ руля, для того чтобы поворачивать руль съ борта на бортъ и тѣмъ удобнѣе править шлюпкой.

Примѣчаніе: Править шлюпкой, значитъ давать ей желаемое направленіе, заставляя носъ отходить въ сторону подъ извѣстнымъ угломъ къ первоначальному положенію

§ 20. *Весла.*—Древки извѣстной формы, длины и величины, служатъ для того, чтобы давать ходъ шлюпкѣ помощью гребли. Часть весла, которую имѣетъ гребецъ въ рукахъ называется *валькомъ*.

§ 21. *Валекъ* утолщенъ противъ остальныхъ частей и можетъ быть четыреугольнымъ или круглымъ; служитъ для того, чтобы перенесть центръ тяжести весла къ уключинѣ. Въ окопечности обточенъ, чтобы лучше обхватить его ладонью руки гребца.

§ 22. Противоположная широкая плоская окопечность весла, опускаемая въ воду, называется *лопастью*.

Лопасть служитъ для того, чтобы опуская и проводя ею въ водѣ, давать толчки судну, и такимъ образомъ заставлять его подвигаться въ ту сторону, куда заносятъ весла. Древко весла въ томъ мѣстѣ. гдѣ оно вращается въ уключинѣ, обшито кожей, чтобы не протиралось.

§ 23. *Уключина*: небольшая желѣзная рогатина со штыромъ, служитъ точкой приложенія силы гребца во время гребли,—въ рогатину вкладывается весло около $^1/_3$ своей длины отъ окопечности валька; уключина штыромъ вкладывается въ дыры просверленныя для сей цѣли въ планширѣ.

Примѣчаніе. На нѣкоторыхъ судахъ вмѣсто вставныхъ уключинъ дѣлаются прорѣзы въ планширѣ и бортѣ (называемымъ въ этомъ случаѣ полубортомъ); а иногда въ планширъ вдѣлывается деревянный штыръ, весло-же надѣвается на него навязанной на древко веревочной петлей.

§ 24. *Крюкъ*—древко, имѣющее на одной изъ оконечностей желѣзный на двѣ стороны загнутый крючокъ; служитъ для уничтоженія инерціи судовъ, при приставаніи, упираясь имъ въ различные предметы, и для задержанія судна, цѣпляясь за эти-же предметы.

§ 25. *Анкеркъ*, деревянный бочонокъ различной вмѣстимости отъ 2 до 5 ведеръ: служитъ для сохраненія прѣсной воды для питья, находящихся въ шлюпкѣ; можетъ служить баластомъ.

§ 26. *Ведро*—служитъ для отливки воды, набирающейся въ шлюпки.

§ 27. *Лейка*—(черпакъ)—для той-же цѣли, чтобы удобнѣе выбирать воду.

§ 28. *Фалинь*—смоленый тросъ (веревка) отъ 3 до 5 сажень длины, служитъ для вытаскиванія шлюпокъ на берегъ и для крѣпленія ихъ къ пристанямъ или къ берегу. Фалини ввязываются въ имѣемые для нихъ въ штевняхъ шлюпокъ рымы. Вытаскивать шлюпку за фалинь слѣдуетъ возможно рѣже. Фалинь бываетъ разной толщины, смотря по величинѣ шлюпки.

§ 29. *Малый якорь* служитъ для постановки судна на открытой водѣ. Состоитъ изъ *веретена*, которое въ нижней оконечности изгибается и образовываетъ 2 *лапы*. На верхней части веретена, въ отверстіе, вкладывается желѣзный или деревянный брусъ-*штокъ*, закрѣпленный на глухо. Къ верхней оконечности веретена придѣлано кольцо—*рымъ*.

§ 30. *Якорная цѣпь* состоитъ изъ соединенныхъ колецъ (звенья). Цѣпь соединяется однимъ кольцомъ съ якоремъ крѣпленіемъ въ рымѣ, а другимъ концомъ (оквако-галсомъ) со шлюпкой.

§ 31. *Дрекъ*—видоизмѣненный якорь, въ которомъ имѣется четыре лапы. Дрекомъ вообще называется всякій шлюпочный якорь.

§ 32. Въ рымъ дрека. ввязывается *дректовъ*, т. е. смоленый тросъ (веревка) длиной около 30 сажень и толщиной около 3-хъ дюймовъ, смотря по надобности.

§ 33. *Пробка*—деревянная втулка, служащая для закрытія отверстія въ днищѣ шлюпки.

Примѣчаніе. Кромѣ того, такія же, но меньшихъ размѣровъ, втулки или пробки, служатъ для задѣлки пульныхъ пробоинъ шлюпки.

§ 34. На гребномъ суднѣ могутъ быть еще разныя принадлежности, необходимыя для разныхъ подѣлокъ и поддержанія чистоты, какъ-то: тряпки, швабра, для вытиранія, ворса, или смоляная пакля для разныхъ задѣлокъ и т. п.

Укладка принадлежностей.

§ 35. Всѣ вышепоименованныя предметы необходимо должны быть на каждомъ гребномъ суднѣ, предназначенномъ для дѣйствія на водѣ и для производства десанта, а потому, передъ выходомъ на ученіе или передъ пріемомъ десанта, всѣ эти принадлежности должны быть уложены на предназначенныя для нихъ мѣста, не загромождая судна, чтобы было больше мѣста для находящихся въ шлюпкѣ, и такъ, чтобы онѣ находились всегда подъ рукой у гребцовъ.

§ 36. Укладка производится слѣдующимъ образомъ: если руль былъ снятъ, то его подвѣшиваютъ на мѣсто, а затѣмъ тотчасъ вставляется на свое мѣсто и румпель; весла укладываются по обоимъ бортамъ на банкахъ въ должномъ порядкѣ и сообразно съ положеніемъ гребцовъ, лопастями къ носу; крюки должны быть положены всегда на серединѣ; уключины, если онѣ желѣзныя и вставныя, закладываются на мѣста и привязываются, во избѣжаніе потери, на штертахъ къ борту; анкерки, ведра, лейки,—на днище подъ полубакъ, или полуютъ, если таковые есть.

на гребномъ суднѣ; фалини укладываются въ чистыя круглыя бухты, въ носовой и кормовой части, или на полубакѣ или полуютѣ.

Примѣчаніе: *Бухта*—положеніе каната, свернутаго въ порядкѣ, *чистая бухта* есть та, при которой фалинь, или конецъ, завернутъ такъ, что можетъ быть легко, безъ задержекъ, размотанъ. *Круглая бухта*—та, когда фалинь завернутъ плотно спиралью. Бухта можетъ быть круглая или длинная, смотря по удобству.

§ 37. Дрекъ укладываютъ на носу судна такъ, чтобы имъ удобно было отдавать; канатъ укладывается въ ящикѣ или прямо на дно шлюпки въ носовой ея части или подъ полубакъ, гдѣ таковой есть. Канатъ нужно укладывать тщательно, такъ, чтобы онъ не могъ задержать отдачи якоря.

§ 38. Пробка вставляется въ отверстіе днища, а прочія принадлежности, гдѣ удобнѣе.

Уходъ за гребными судами.

§ 39 Уходъ за гребными судами заключается, главнымъ образомъ, въ содержаніи оныхъ въ должной чистотѣ и сухости, для чего не слѣдуетъ допускать застаиваться въ судахъ водѣ. По возможности чаще отливать воду лейками и ведрами и даже выбирать на сухо, имѣющимися на судахъ, швабрами.

§ 40. Слѣдуетъ постоянно осматривать пробку: не пропускаетъ ли она воду и плотно-ли она заходитъ въ отверстіе днища шлюпки.

§ 41. Весьма полезно, какъ внутреннюю окраску, такъ и всѣ части и принадлежности обливать прѣсной водой.

§ 42. Для сохраненія наружной части слѣдуетъ судна, черезъ извѣстный промежутокъ времени, вытаскивать на берегъ, гдѣ тщательно осматривать подводную часть и, если явится необходимость, проконопачивать.

Конопатка шлюпокъ *).

§ 43 Чтобы проконопатить шлюпку, нужно имѣть: стальныя лопатки (*конопатки*), деревянный молотокъ (*мушкель*), *паклю*, *масло и смолу*. Прежде чѣмъ производить конопатку, необходимо пазы (щели), имѣющіеся между обшивочными досками борта, или подводной части, раздать и углубить, т. е. пройдти, съ мушкелемъ, конопаткой обмакиваемой въ масло.

§ 44. Когда это исполнено, то мушкелемъ-же съ конопаткой забиваютъ свернутую, смачиваемую масломъ паклю въ пазы такъ, чтобы она плотно вошла, а въ пазахъ оставалось еще мѣсто для заливки растопленной смолой.

Примѣчаніе: Пакля смачивается масломъ, если пазъ глубокій и нельзя ограничиться однимъ слоемъ пакли.

§ 45. Когда смола станетъ, или застынетъ, то ее счищаютъ скробкой; скрябка — желѣзная треугольная пластинка съ деревянной ручкой.

§ 46. Если пазы идутъ подъ окраску, то вмѣсто смолы употребляютъ замазку (мѣлъ, бѣлила, масло и сушка или мѣлъ на клею, бѣлила, немного масла).

§ 47. Когда замазка станетъ засыхать, то грунтуютъ шлюпку и красятъ насухо и подъ навѣсомъ, иначе краска на солнцѣ, послѣ того какъ она станетъ, начнетъ пузыриться (отставать пузырями). Шлюпка можетъ сохраняться въ исправномъ видѣ только тогда, если всѣ ея части всегда покрыты слоемъ краски.

Вытаскиваніе на берегъ и спускъ въ воду.

§ 48. Вытаскиваніе производится въ ручную при помощи вальковъ, подкладываемыхъ подъ киль судна для

---

*) Конопатку необходимо показать на дѣлѣ, такъ какъ при неумѣніи конопатить и при большомъ усердіи можно сразу совершенно испортить шлюпку. На хорошо устроенныхъ легкихъ шлюпкахъ пазы вовсе не конопатятъ, а только замазываютъ; конопатится на нихъ одинъ только **пазъ около киля (шпунтовый).**

того, чтобы оно не царапалось и не обтиралось объ землю.

§ 49. Для вытаскиванія люди распредѣляются, частью на фалинь, частью по бортамъ шлюпки. Назначенные къ бортамъ входятъ въ воду и не даютъ шлюпкѣ ложиться на бортъ, а удерживаютъ на килѣ, а остальные-же люди одновременно тянутъ за носовой фалинь, подкладывая валки подъ киль. При этомъ надо имѣть въ виду, что вытаскивать шлюпку посредствомъ одного фалиня вредно для крѣпости и сохранности шлюпки, а потому это должно допускаться только въ исключительныхъ случаяхъ. Полезно иногда, если судно слишкомъ тяжелое, обводить фалинь вокругъ кормы съ наружной ея части и такимъ образомъ на двухъ концахъ тянуть на берегъ.

§ 50. Спускъ дѣлается такимъ-же порядкомъ при помощи вальковъ, но большая часть людей распредѣляется по бортамъ, на фалинѣ же остается необходимое число для задержки, чтобы судно не особенно быстро катилось въ воду.—Все время слѣдятъ, чтобы шлюпка сходила ровно по килю, не накреняясь къ борту—на ровномъ килѣ.

§ 51. Какъ при вытаскиваніи, такъ и при спускѣ судовъ, руль долженъ быть вынутъ и положенъ внутрь на указанное мѣсто въ кормовой части, за заспинную доску, если таковая имѣется.

Крѣпленіе на берегу.

§ 52. Когда шлюпка вытащена на берегъ, то она ставится килемъ на блоки.

§ 53. *Блокъ* есть деревянная подушка толщиной до фута и болѣе.

§ 54. Съ бортовъ шлюпка подпирается распорками, которыя на концахъ, прилегающихъ къ борту, для сохраненія таковыхъ, обшиты парусиновыми подушками. Если парусиновыхъ обшивокъ нѣтъ, то взамѣнъ ихъ подкладывается ветошь, пакля или что либо другое въ этомъ родѣ.

§ 55. Если предполагается, что шлюпка долго простоитъ на берегу, то ее необходимо предохранить сверху, закрывъ досками или затянувъ парусиннымъ брезентомъ.

§ 56. Если шлюпка находится на водѣ, и ее окажется надобность закрѣпить къ берегу, то для этой цѣли фалинь обвязывается или вокругъ вбитаго кола, дерева, камня или другаго какого либо предмета, а, если ничего подходящаго не окажется, то на берегу врываютъ вершъ или дрекъ и удерживаютъ шлюпку на канатѣ или дректовѣ.

Отдѣлъ II-й

Дѣйствія на водѣ.

Гребля.

§ 57 Грести значитъ дѣйствовать веслами такъ, чтобы имѣя точку опоры въ водѣ и въ уключинѣ и вращая веслами какъ рычагомъ 2 рода,—привести въ движеніе шлюпку.

§ 58. При греблѣ слѣдуетъ соблюдать слѣдующія правила: лопасти слѣдуетъ не глубоко запускать въ воду; длина валька должна быть равна разстоянію отъ рукъ гребца до уключины; весло должно быть по возможности уравновѣшено; весло передъ опусканіемъ въ воду слѣдуетъ заносить по возможности далѣе къ носу, а значитъ и корпусъ гребца въ достаточной мѣрѣ надлежитъ нагибать.

Примѣчаніе: если на банкахъ помѣщаются 2 гребца, то валекъ долженъ быть длиной равенъ до $^1/_2$ ширины шлюпки, а если одинъ гребецъ, то до цѣлой ширины.

§ 59. При греблѣ шлюпкѣ даются не толчки, но плавное движеніе.

Движеніе веселъ должно быть одновременное для того, чтобы весла не мѣшали другъ другу.

§ 60 Слишкомъ часто заносить весла не слѣдуетъ, чтобы не утомлять гребцовъ.

§ 61. Гребля можетъ быть производима по пріемамъ и безъ пріемовъ.

§ 62. По пріемамъ гребутъ только въ началѣ обученія, чтобы выработать правильную чистую греблю, для равномѣрнаго развитія гребцовъ.

§ 63. Правильно чисто грести необходимо для того, чтобы получить, сохраняя силы гребцовъ, наибольшій ходъ судна.

§ 64. *Чисто грести* значитъ соблюдать все вышесказанное о положеніи весла. Кромѣ того: а) заносить ихъ равномѣрно въ одинъ счетъ и приблизительно на одинъ и тотъ же уголъ, нагибая корпуса съ каждаго борта въ одну сторону; б) ровнять весла, удерживая ихъ, какъ на одной высотѣ, такъ и въ одинаковомъ положеніи и в) грести въ одну воду, что значитъ одновременно проводить весла въ водѣ, вынимать изъ воды и снова заносить.

§ 65 Гребцы усаживаются на банкахъ такимъ образомъ, чтобы приходиться въ полъ оборота къ своему борту.

§ 66. Гребцы, размѣщающіеся на первой отъ кормы банкѣ, называются—загребными, а на послѣдней—баковыми. Гребцы могутъ быть распредѣлены по два и по одному на банку; въ послѣднемъ случаѣ гребля называется распашной. Это расположеніе весель употребляется на узкихъ гребныхъ судахъ, гдѣ на одной банкѣ тѣсно для двухъ гребцовъ.

§ 67 Наружную ногу отъ борта, т. е. правую, если гребецъ сидитъ у праваго борта, и лѣвую, если гребецъ сидитъ у лѣваго борта, вытягиваютъ впередъ и упираютъ въ имѣющіеся противъ банокъ на днѣ шлюпки брусья (упоры), другая нога должна быть полусогнута подъ банку.

Примѣчаніе: правый или лѣвый борты считаются отъ положенія рулеваго, а именно находящійся отъ него по правую руку—будетъ правый бортъ, а находящійся отъ него по лѣвую—лѣвый.

§ 68. Весло выпускается за бортъ до $^2/_3$ длины и держится въ уключинѣ на кожѣ, лопастью горизонтально къ водѣ.

§ 69. Руки помѣщаются на валькѣ: соотвѣтствующая вытянутой ногѣ обхватываетъ сверху кистью руки обто-

ченный край валька, соотвѣтствующая-же согнутой ногѣ на валькѣ кистью сверху. Разстояніе между кистями рукъ около четверти аршина

§ 70. Глаза загребныхъ гребцовъ все время должны быть обращены на края лопасти своего весла; остальные гребцы должны смотрѣть какъ на свои весла, такъ и на предъидущія, чтобы сохранять равненіе.

а) Гребля по пріемамъ.

§ 71. По счету *разъ*, произнесенному отрывисто, исполняется первый пріемъ, а именно: нагибается корпусъ впередъ и къ низу, вытягиваются руки, такъ чтобы находящаяся дальше отъ своего борта вытянулась на всю длину, а находящаяся ближе къ борту лежала на половинѣ локтя на валькѣ, весла одновременно запосятся приблизительно на $^1/_8$ круга въ сторону носа, приподымая лопасти нѣсколько къ верху отъ своего первоначальнаго положенія и выворачивая отъ себя весло въ рукахъ такъ, чтобы лопасть сдѣлала приблизительно около $^3/_4$ поворота вокругъ себя Всѣ ровняютъ весла, взглядываясь на загребныхъ гребцовъ.

§ 72. По счету *два*, произнесенному протяжно, исполняется второй пріемъ: гребцы одновременно опускаютъ весла въ воду; прижимаютъ руки локтями къ туловищу въ первоначальное положеніе; отгибаются корпусомъ назадъ къ своему борту; проводятъ въ водѣ весла, въ тоже время выворачиваютъ ихъ такъ, чтобы лопасть опять пришлась по выходѣ изъ воды въ горизонтальное къ ней положеніе; вынимаютъ изъ воды весла, ставятъ ихъ въ первоначальное положеніе и выпрямляютъ корпусъ.

Примѣчаніе: выворачиваніе веселъ важно въ особенности при противномъ вѣтрѣ: лопасти весла представляютъ своими плоскостями сильное сопротивленіе ходу отъ дѣйствія на нихъ вѣтра.

§ 73. Положеніе, при которомъ гребцы и весла находятся какъ указано въ § 72 называется *сушить весла.*

Весла сушатъ при греблѣ по пріемамъ и въ остальныхъ случаяхъ, когда по какимъ либо причинамъ желаютъ перестать грести и остаться на водѣ въ постоянной готовности снова начать греблю.

б) Гребля безъ пріемовъ.

§ 74. Безъ пріемовъ гребутъ, исполняя сказанное въ предъидущихъ §§ 71 и 72, но не раздѣляя этихъ дѣйствій; дѣлается только легкая выдержка между первымъ и вторымъ пріемомъ и сообразуются главнымъ образомъ съ дѣйствіемъ загребныхъ.

§ 75. На волненіи гребля идетъ также, какъ на тихой водѣ, стараясь лишь захватить лопастями воду подошвы зыба и не запуская ихъ сильно въ верхушки таковыхъ. Равненіе веселъ по этому будетъ лишь относительное и заключается въ одновременности занесенія ихъ и гребли въ одну воду; быстрота-же хода будетъ вомногомъ зависить отъ рулеваго, который долженъ стараться править такъ, чтобы, идя противъ зыби и за зыбью, по возможности рѣзать ее прямо поперекъ, а идя, имѣя ее паралельно борту, стараться не ставить шлюпку лагомъ къ зыби, а нѣсколько всходить на нее, или исходить съ ней. Ставя шлюпку лагомъ къ зыби, легко залить ее набѣжавшей волной. Вообще при греблѣ на большомъ волненіи необходимо грести такъ, чтобы дать валу разбиться, или опрокинуться передъ носомъ шлюпки, или за кормой, регулируя греблей. Чѣмъ дальше заносятся весла и проводятся въ водѣ, тѣмъ шлюпка получаетъ большую скорость. При надобности имѣть наибольшій ходъ, въ тихую погоду, нужно, занося весла, не подымать лопастей выше планшира. Во время же большаго волненія, необходимо употреблять такъ называемую круглую греблю, при которой лопасти подымаются вверхъ, чтобы волненіемъ не выбивало веселъ изъ рукъ гребцовъ.

§ 76. Если гребцы заносятъ весла не назадъ къ носу, а впередъ себя къ кормѣ, то такимъ образомъ даютъ ходъ шлюпкѣ назадъ. Такое дѣйствіе называется *табанить*.

§ 77. Если желаютъ задержать ходъ шлюпки, то опускаютъ весла ребрами лопастей въ воду и держатъ въ такомъ положеніи весла до тѣхъ поръ, пока шлюпка не остановится.

Примѣчаніе. Исполняя указанное въ предъидущемъ § 76, необходимо имѣть въ виду, что при сильномъ ходѣ сразу задержать шлюпку, опуская весла въ воду, опасно, такъ какъ при этомъ получается такой сильный толчокъ, что можетъ или поломать весла, или даже въ нѣкоторыхъ случаяхъ опрокинуть гребцовъ назадъ за банки. Рулевому вышесказанное необходимо имѣть въ виду и передъ командой «весла въ воду», приказать сначала потабанить, а за тѣмъ уменьшивъ, такимъ образомъ, ходъ, уже задержать шлюпку веслами въ воду.

Движеніе.

§ 78. Если шлюпка стояла у борта или у пристани, то первое движеніе начинается по командѣ *«отваливай»*. По этой командѣ, загребные и баковые гребцы помощью упорныхъ крюковъ отваливаютъ носъ шлюпки и давши ей ходъ укладываютъ крюки и вмѣстѣ съ остальными вставляютъ уключины. Слѣдующая за симъ команда *«весла»*; по этой командѣ всѣ гребцы берутъ свои весла, лежащія отъ нихъ ближе къ бортамъ, и вставляютъ ихъ въ уключины.

§ 79. Весла берутся слѣдующимъ образомъ: ближайшая къ борту рука сгибается и подводится подъ валекъ весла, такъ чтобы оно лежало въ изгибѣ локтя, кистью другой руки обхватываютъ обточенный конецъ валька. Подхваченное такимъ образомъ весло поднимается и безъ шума плавно вставляется въ уключину; затѣмъ гребцы остаются въ положеніи указанномъ въ §§ 72, 73—сушить весла.

§ 80. По командѣ *на воду* начинаютъ грести, исполняя указанное въ § 74.

§ 81. Чтобы прекратить греблю командуется *шабашъ*; по этой командѣ гребцы одновременно прекращаютъ гребло, вынимаютъ весла изъ воды, быстро подхватывая ихъ руками, какъ указано въ предъидущемъ § 79, вынимаютъ изъ уключинъ и укладываютъ ихъ внутрь, лопастями къ носу, въ шлюпки. Затѣмъ вынимаютъ уключины. Команда *шабашъ* произносится тогда, когда весла проводятся въ водѣ.

§ 82. Если желаютъ на время прекратить греблю, то командуется *суши весла*, по этой командѣ исполняется указанное въ § 72, 73. Чтобы команда *шабашъ* и *суши весла* была выполнена въ полномъ порядкѣ, то нужно произносить эти командныя слова въ тотъ моментъ, когда весла только что опустятся въ воду.

§ 83. Чтобы скорѣе остановить шлюпку на водѣ, командуется *«весла въ воду»*; по этой командѣ исполняется сказанное въ § 77.

§ 84. Чтобы податься назадъ кормой командуется *табань обѣ* и исполняется сказанное въ § 76. Это движеніе производится лишь на короткія разстоянія.

§ 85 Если нужно уменьшить ходъ шлюпки, продолжая подаваться впередъ, то рулевой командуетъ *легче грести*. Гребцы, по этой командѣ, продолжаютъ правильную греблю, но проводятъ весла въ водѣ слабѣе.

§ 86. Чтобы помочь себѣ при поворачиваніи шлюпки, рулевой можетъ командовать *легче правая* или *легче лѣвая*, смотря по тому въ какую сторону желаетъ поворачивать. По этой командѣ, гребцы указаннаго борта слабѣе проводятъ весла въ водѣ, но все-же продолжаютъ грести въ одну воду съ гребцами другого борта.

§ 87. Чтобы усилить греблю и дать большой ходъ, рулевой командуетъ *проведи* или *навались*. По этой командѣ гребцы сильнѣе проводятъ весла въ водѣ.

Управленіе рулемъ.

§ 88. Управленіе рулемъ вмѣняется старшинѣ шлюпки или рулевому.

§ 89. Если руль *прямо*, т. е. по оси или килю шлюпки, то таковая идетъ по направленію киля; струя, образующаяся отъ хода за кормой, разрѣзывается рулемъ и не встрѣчаетъ сопротивленія.

§ 90. Управленіе рулемъ, это такое дѣйствіе, при которомъ, поворачивая его на право или на лѣво, мы тѣмъ самымъ достигаемъ требуемаго направленія шлюпки.

§ 91. Для того, чтобы шлюпка шла направо, кладутъ *руля лѣво*, т. е румпель отводится на лѣво, а этимъ перо руля отходитъ къ правому борту. При такомъ положеніи струя воды, образующаяся отъ хода за кормой шлюпки, встрѣчаетъ сопротивленіе плоскости пера руля, отклоняетъ корму влѣво и заставляетъ такимъ образомъ носъ отходить направо.

§ 92. Для того, чтобы взять влѣво исполняется противное, сказанному въ предъидущемъ параграфѣ.

§ 93. Чѣмъ больше положить руля, тѣмъ скорѣе шлюпка повернется въ ту или другую сторону.

§ 94. Положить на бортъ, значитъ повернуть руль на самый большій уголъ съ первоначальнымъ положеніемъ.

Примѣчаніе: При такомъ условіи сопротивленіе пера руля струѣ воды за кормой будетъ наибольшее и равнодѣйствующая отклонится отъ первоначальнаго направленія на наибольшій уголъ.

§ 95. Для того, чтобы еще быстрѣе сдѣлать поворотъ въ какую либо сторону, т. е. описать по возможности меньшую дугу поворота (сдѣлать меньшую циркуляцію), поступаютъ такъ: руль кладется на бортъ, веслами одной стороны приказываютъ табанить, а веслами другой загребать. Табанятъ весломъ той стороны, куда желаютъ сдѣлать поворотъ, исполняя сказанное по командѣ рулеваго *Табань правая* или *лѣвая* Когда поворотъ исполненъ, чтобы грести въ новомъ направленіи командуется «*обь на воду*», тогда перестаютъ табанить и начинаютъ грести.

Замѣна руля.

§ 96. Если руль по какимъ либо причинамъ сломался или потерянъ, то его необходимо замѣнить какимъ либо другимъ предметомъ, имѣющимся подъ рукой на шлюпкѣ.

§ 97. Удобнѣе всего замѣнить руль свободнымъ веслом. Самый простой способъ замѣны будетъ тотъ, когда рулевой, взявъ весло въ руки, начнетъ загребать имъ съ того борта, въ сторону котораго желаютъ сдѣлать поворотъ.

§ 98. На волненіи-же и для болѣе удобнаго управленія шлюпкой весло выпускается за транецъ и крѣпится на немъ. Для этого весло на $^1/_3$ своей длины отъ окончности валька берется фалинемъ, такъ называемымъ выблиночнымъ узломъ, свободные-же концы фалиня крѣпятся къ бортамъ шлюпки; весло лопастью на ребро опускается въ воду, при чемъ лопасть замѣняетъ перо руля, а валекъ—голову съ румпелемъ. Управленіе въ этомъ случаѣ такое же, какъ и при исправномъ рулѣ, а въ виду того, что дѣйствіе, по малой ширинѣ лопасти, сравнительно съ перомъ руля, слабѣе, необходимо при болѣе крутыхъ поворотахъ дѣлать этимъ веслом нѣсколько гребковъ въ сторону желаемаго направленія и помогать повороту табаненіемъ и загребаніемъ веселъ.

§ 99 Если не возможно исполнить изложеннаго въ предъидущемъ параграфѣ, то замѣняютъ руль помощью выпущеннаго на буксирахъ за корму плавучаго предмета.

§ 100. *Буксиромъ* называется, въ данномъ случаѣ, конецъ (веревка) толщиной отъ 3 до 5 дюймовъ, на которомъ съ кормы выпускается предметъ, замѣняющій руль.

§ 101. Если имѣется свободное весло, то буксиръ крѣпится у валька и лопастей на нѣкоторомъ разстояніи отъ оконечностей весла, такъ, чтобы весло на водѣ ложилось въ направленіи перпендикулярномъ къ оси шлюпки и не тонуло бы какимъ либо краемъ: свободные концы буксира выравниваются, проводятся къ борту и находятся въ рукахъ рулеваго. Весла выпускаются за корму на длину до 5 саж. и болѣе.

Управленіе шлюпкой въ данномъ случаѣ будетъ заключаться въ томъ, что буксиръ переводится на тотъ бортъ, въ сторону котораго желаютъ повернуть. Если шлюпка плохо слушается буксира, т. е. не дѣлаетъ желаемаго поворота, то, кромѣ перенесенія буксира, его еще слегка подбираютъ. Описанный способъ (при помощи буксира) при перевозкѣ шлюпками десанта мало примѣнимъ, хотя буксиръ можетъ быть въ нѣкоторыхъ случаяхъ полезенъ при проходѣ черезъ буруны.

§ 102. Вмѣсто весла такимъ-же образомъ можно выпустить на буксирѣ анкеръ или какой либо другой плавучій предметъ, напримѣръ кусокъ паруснны натянутый на реекъ

§ 103. Если подъ рукой ничего такого нѣтъ, чѣмъ можно было бы замѣнить руль, то управляютъ шлюпкой, табаня и загребая веслами по командѣ рулеваго.

Движенія и перестроенія десантныхъ судовъ соединенныхъ въ отряды.

§ 104. Для движеній десантныхъ судовъ, соединенныхъ въ одинъ общій отрядъ, существуетъ строй: кильватерная колонна, десантная колонна и строй фронта.

§ 105. Кильватеромъ называется такое положеніе, когда шлюпки расположены въ одну линію такъ, чтобы каждая послѣдующая имѣла носъ въ корму впереди идущей.

§ 106. *Строй кильватера* или кильватерная колона есть тотъ, когда гребныя суда слѣдуютъ одно за другимъ въ линіи кильватера Дистанція между шлюпками на тихой водѣ 6 саж., на волненіи 12 саженъ; на ученіяхъ можно стараться еще уменьшать эти дистанціи.

§ 107. Движенія въ этой колонѣ согласуются съ движеніемъ головной шлюпки.

§ 108 *Десантная колона* составляется изъ колонъ кильватерныхъ.

§ 109. Если дессантъ производится съ одного судна, то дессантной колонной называется такая, когда въ головѣ идутъ 2 шлюпки, а прочія имъ въ кильватеръ.

§ 110. Когда дессантъ производится съ нѣсколькихъ судовъ, то дессантная колонна образуется изъ кильватерныхъ колоннъ шлюпокъ каждаго судна.

Примѣчаніе. При этомъ въ головѣ дессантной колоны будутъ находиться шлюпки каждаго судна эскадры. Кильватерныя колоны могутъ быть составлены и не изъ одинаковаго числа шлюпокъ.

§ 111. Каждая кильватерная колона должна имѣть, для того, чтобы не быть слишкомъ глубокой, не болѣе 4 шлюпокъ.

Примѣчаніе. Если на какомъ либо суднѣ число шлюпокъ дессанта болѣе 4-хъ, то онѣ строятся въ дессантной колоннѣ въ два кильватера, при этомъ можетъ случиться, что хвостъ нѣкоторыхъ колоннъ можетъ выходить за линію на одну и на двѣ шлюпки.

§ 112. Интервалъ въ дессантной колоннѣ между кильватерами не менѣе 10 сажень, чтобы шлюпкамъ хватило мѣста для приставанія къ берегу.

§ 113. Дистанціи — положенныя въ кильватерной колоннѣ.

§ 114. Движенія и всѣ дѣйствія въ дессантной колоннѣ совершаются по сигналамъ флагами или трубой, поданнымъ съ шлюпки начальника отряда.

§ 115. Шлюпка начальника отряда идетъ впереди колоны въ разстояніи 20 сажень.

§ 116. *Строй фронта* тотъ, когда всѣ шлюпки расположены въ одну линію и на траверсѣ другъ у друга (т. е равняясь), на дистанціи 6 сажень въ тихую и 12 въ свѣжую погоду и на зыби.

Перестроенія.

А. Изъ кильватерной общей колоны въ дессантную

§ 117. Если гребныя суда построены въ общую киль-

ватерную колону и нужно построить дессантную, то по командѣ или сигналу головная шлюпка уменьшаетъ ходъ, а среднія, заранѣе указанныя, дѣлаютъ полъ поворота на лѣво берутъ необходимый интервалъ, дѣлаютъ полъ поворота направо и вступаютъ въ свое мѣсто. Когда головныя шлюпки придутъ другъ другу на траверсъ (т. е. поровняются), колона дессантная выстроена

§ 118. Дессантная колона отряда можетъ быть выстроена изъ кильватерныхъ каждаго судна по тѣмъ-же правиламъ, при чемъ указываются мѣста кильватерныхъ колонъ судовъ.

Примѣчаніе. Если шлюпки какого либо судна въ дессантную колону входятъ двумя или болѣе кильватерными колонами, то они должны не разбиваться, а держаться въ своей дессантной колонѣ.

Б. Изъ дессантной въ кильватерную общую.

§ 119. По сигналу или командѣ, правофланговая или лѣвофланговая кильватерная колона продолжаетъ подвигаться своимъ ходомъ, а всѣ шлюпки, находящіяся отъ нея въ лѣво, или въ право уменьшаютъ ходъ, дѣлаютъ поворотъ на право, дойдя до мѣста даютъ пройти головнымъ шлюпкамъ, дѣлаютъ поворотъ на лѣво и затѣмъ вступаютъ въ кильватеръ.

В. Изъ дессантной въ строй развернутаго фронта.

§ 120. По сигналу или командѣ, головныя шлюпки уменьшаютъ ходъ, а прочія берутъ полъ оборота налѣво, взявъ должный интервалъ полъ оборота направо, входятъ на свое мѣсто и выравниваются направо.

Г. Изъ строя развернутаго фронта въ дессантную колону.

§ 121. По командѣ или сигналу, шлюпки, заранѣе указанныя, какъ головныя для дессантной колоны, а именно головныя и среднія въ каждой кильватерной колонѣ,

гребутъ своимъ ходомъ, прочія же дѣлаютъ поворотъ направо, доходятъ на свои мѣста въ кильватерныя колоны, дѣлаютъ поворотъ налѣво и вступаютъ въ кильватеръ.

Д. Изъ кильватерной въ строй развернутаго фронта.

§ 122. Къ такому построенію слѣдуетъ прибѣгать только въ крайнихъ случаяхъ, когда обстоятельства не позволяютъ ранѣе перестроиться въ дессантную колону; напримѣръ, если-бы при не глубокихъ колонахъ, или передъ высаживаніемъ, гребнымъ судамъ необходимо было пройти черезъ какую либо узкость.

Примѣчаніе. При такомъ перестроеніи, шлюпкамъ, находящимся въ хвостѣ колоны, приходится очень долго идти, чтобы вступить въ свое мѣсто.

§ 123. По сигналу головная шлюпка уменьшаетъ ходъ, а прочія дѣлаютъ полъ поворота налѣво, идутъ кратчайшимъ путемъ на свое мѣсто, дѣлаютъ полъ поворота направо и вступаютъ на траверзъ другъ друга.

§ 124. Развернутый фронтъ можетъ быть также построенъ къ сторонѣ фланга. По сигналу или командѣ дѣлаютъ поворотъ направо или налѣво.

Е. Изъ строя фронта въ кильватерную колону.

§ 125. Можно сдѣлать построеніемъ къ сторонѣ фронта и къ сторонѣ фланга. Въ 1-мъ случаѣ, по командѣ или сигналу, правофланговая или лѣвофланговая шлюпка продолжаетъ идти своимъ ходомъ, прочія шлюпки дѣлаютъ полъ поворота направо или налѣво, идутъ кратчайшимъ путемъ къ своему мѣсту, дѣлаютъ полъ поворота налѣво или направо и вступаютъ въ кильватеръ.

Во 2-мъ случаѣ, по командѣ или сигналу всѣ шлюпки дѣлаютъ поворотъ направо или налѣво и вступаютъ въ кильватеръ.

Независимо сего, отряды дессантныхъ гребныхъ судовъ слѣдуетъ обучать перемѣнамъ курса и направленія фронта.

Приставаніе и отваливаніе.

§ 126. Чтобы принять или высадить съ шлюпки людей, подходятъ и придерживаются къ тѣмъ предметамъ откуда желаютъ принять людей или куда желаютъ ихъ высадить, такое дѣйствіе называется приставаніемъ, противоположное дѣйствіе называется отваливаніемъ.

§ 127. Шлюпка можетъ приставать; а) къ пристани, б) къ трапу морскаго судна, къ борту другаго гребнаго судна и, наконецъ, в) прямо къ берегу. Отъ этихъ же предметовъ шлюпка также отваливаетъ.

§ 128 При приставаніи надо имѣть въ виду: а) не слишкомъ разгонять шлюпку, и тѣмъ не давать сильныхъ толчковъ; б) не слишкомъ рано прекращать ходъ, чтобы сразу дойти до мѣста.

А. Къ пристани.

§ 129. Приставать къ пристани должно подъ нѣкоторымъ угломъ, чтобы можно было бы, кладя руля на бортъ, уменьшать инерцію и облегчать усиліе гребцовъ при задержкахъ крюками.

§ 130. Приставая къ пристани, рулевой, взявъ должное направленіе и, не доходя отъ нея на такое разстояніе, чтобы имѣть должный ходъ отъ инерціи, командуетъ «крюкъ»; по этой командѣ баковые гребцы подымаютъ одновременно весла изъ воды согласно § 81, подбрасываютъ вверхъ, перехватываютъ кистью ближайшихъ къ своему борту рукъ въ обхватъ и, одновременно, поставивъ весла вертикально, плавно и также въ одно время опускаютъ ихъ лопастями къ кормѣ въ средину шлюпки между гребцовъ, кладутъ ихъ на банки и вынимаютъ уключины опуская ихъ на свое мѣсто, затѣмъ баковой съ того борта, которымъ пристаютъ, беретъ крюкъ, встаетъ, обращается лицомъ къ носу и ставитъ крюкъ въ вертикальное положеніе передъ собою. Когда все это исполнено, рулевой командуетъ «Шабашъ». Гребцы перестаютъ

гресть, вынимаютъ весла и складываютъ ихъ внутрь шлюпки согласно указанному § 81, при этомъ уключины вынимаютъ и спускаютъ по борту на штертахъ; загребной того борта, которымъ пристаютъ, беретъ крюкъ, встаетъ и обращается лицомъ къ борту.

§ 131. Рулевой правитъ такъ, чтобы шлюпка по возможности ближе подошла къ пристани бортомъ.

§ 132. Когда шлюпка подошла къ пристани и имѣетъ еще ходъ, то баковый гребецъ выноситъ крюкъ передъ собою, держа его при приставаніи съ праваго борта лѣвой рукой въ обхватъ за конецъ древка крюка, а правой въ обхватъ на $^1/_3$ длины древка, сильно упирается крюкомъ въ пристань и отваливаетъ отъ нее носъ, чтобы корма подошла ближе.

§ 133. Въ то же время загребной старается задержать корму, цѣпляясь за пристань крюкомъ; крюкъ держитъ при приставаніи съ праваго борта лѣвой въ обхватъ оконечности древка крюка, а правой за $^1/_3$ длины древка.

§ 134. При приставаніи съ лѣваго борта исполняется то-же, но въ обратномъ порядкѣ.

§ 135. Если ходъ слишкомъ великъ и загребной или баковой не могутъ одни задержать шлюпку, то имъ помогаютъ ихъ сосѣди: загребной или баковый и сидящіе на слѣдующихъ банкахъ.

§ 136. Если шлюпка у пристани, то она должна держаться неподвижно, не биться и не тереться бортами, за чѣмъ должны строго слѣдить гребцы съ крюками, отталкивая если нужно слегка носъ и придерживаясь съ кормы.

Отваливаніе отъ пристани.

§ 137. Отваливаніе отъ пристани производится по тѣмъ же правиламъ: Рулевой командуетъ «Отваливай», по этой командѣ баковый и загребной гребцы того борта, который у пристани, встаютъ, если сидѣли, и отталкива-

ютъ шлюпку такъ, чтобы она взяла ходъ впередъ, рулевой же кладетъ руль на бортъ, чтобы носъ шлюпки катился отъ пристани, прочіе гребцы вставляютъ уключины. Гребцы второй банки отъ носа подобравъ весла подъ локоть ближайшей къ борту руки, выносятъ лопасти на бортъ шлюпки. Когда судно достаточно отошло отъ пристани, баковый и загребной кладутъ крюки на свое мѣсто, садятся и вставляютъ свои уключины Всѣ гребцы очищаютъ свои весла, т е. разбираютъ ихъ, чтобы потомъ сразу, ухвативъ свое весло, не мѣшать другъ другу.

§ 138 По командѣ «весла», гребцы, кромѣ баковыхъ, подхватываютъ свои весла, какъ указано въ § 78, приподымаютъ ихъ, вставляютъ въ уключины и сушатъ весла.

§ 139. По командѣ «на воду», начинаютъ грести, а оба баковые разбираютъ свои весла, одновременно подымаютъ ихъ, передаютъ быстро на изгибъ въ локти ближайшей къ борту руки, вставляютъ въ уключины, тотчасъ же заносятъ и, попадая въ тактъ съ прочими гребцами, начинаютъ грести.

§ 140. Такъ исполняется приставаніе и отваливаніе большихъ гребныхъ судовъ, имѣющихъ большую инерцію и для которыхъ приготовиться съ крюками, для задержанія хода судна, весьма важно.

§ 141. Для малыхъ же судовъ, которыхъ легче остановить, команды «крюкъ» не произносится, а командуется лишь «Шабашъ», по которой и исполняется сказанное въ § 130. Гребецъ съ крюкомъ не встаетъ, и задерживается сидя на банкѣ, обращаясь лишь лицомъ къ пристани.

б. Къ трапу морскаго судна.

§ 142. Приставаніе и отваливаніе къ морскому судну производится по тѣмъ-же правиламъ, какъ и къ пристани Обращается вниманіе: 1) чтобы носъ шлюпки всегда смотрѣлъ къ носу судна, 2) чтобы не бить и не царапать бортовъ, какъ морскаго судна, такъ и шлюпки, и

3) не сильно ударяться объ трапъ (сходня или висячая лѣстница съ борта парохода). Въ особенности соблюденіе этого важно, если приходится приставать въ сильную зыбь и свѣжую погоду. Приставать слѣдуетъ всегда съ подвѣтренной стороны, т. е. укрываясь бортомъ морскаго судна, противоположнаго тому, въ который дуетъ вѣтеръ. Если судно, или пароходъ, на якорѣ и отъ дѣйствія теченій или вѣтра поворачивается — рыскаетъ, то при приставаніи всѣ вышеизложенныя обстоятельства въ особенности надо имѣть въ виду, чтобы судно не навалило на шлюпку.

§ 143. Приставая на ходу морскаго судна и на волненіи, нужно всегда держать немного впередъ, т. е. брать запасъ. Сдаваясь же къ трапу, шабашить и ловить конецъ (веревку), подаваемый съ судна, за который и придерживаться.

§ 144. Отваливаніе производится по тѣмъ же правиламъ и тѣмъ-же порядкомъ.

в) Приставаніе къ берегу.

§ 145. Приставаніе прямо къ берегу заключается въ томъ, что направляются на шлюпкѣ къ берегу и, затѣмъ, или пристаютъ и выбрасываются на него въ томъ-же направленіи, какъ шли, т. е. носомъ, или-же у берега поворачиваются носомъ въ море и пристаютъ кормой, или не доходя на нѣкоторое разстояніе до него бросаютъ съ носа якорь или дрекъ и, затѣмъ, постепенно сдаются (подходятъ къ нему) кормой, потравливая (выпуская) канатъ или дректовъ. Наконецъ, возможно тоже выброситься на берегъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ пристать къ нему бортами, что называется лагомъ.

1) *Приставаніе носомъ*

§ 146. Приставаніе къ берегу носомъ производится въ тихую погоду, при штилѣ (безвѣтріе), или маловѣтріи и когда у берега почти нѣтъ прибоя.

Необходимо, чтобы берегъ былъ по возможности пологій и не каменистый, дно ровное, съ покатостью въ море не менѣе 5 градусовъ (при мелкомъ днѣ, съ незначительною покатостью, приходится становиться на мель далеко отъ берега и отъ того высаживать людей въ воду).

§ 147. Для того, чтобы пристать къ берегу, рулевой, не доходя саж 5, командуетъ «*крюкъ*», по этой командѣ оба баковые встаютъ и изготовляютъ носовой фалинь. Подходя къ берегу рулевой слегка приподымаетъ руль, чтобы его не сорвало, а, затѣмъ, коснувшись килемъ дна, или берега, командуетъ «*шабашъ*». По этой командѣ баковые выпрыгиваютъ съ фалепемъ въ рукахъ съ носа на берегъ, а гребцы перестаютъ грести и укладываютъ весла.

§ 148. Если нѣтъ прибоя, погода тихая и берегъ глубокій, то къ нему можно пристать и бортомъ, исполняя сказанное въ §§ 129—141 о приставаніи къ пристани.

§ 149. Въ болѣе свѣжую погоду и при прибоѣ, приходится приставать къ берегу, выбрасываясь на него носомъ, для чего пользуются, идущимъ къ берегу прибоемъ.

§ 150. Идя къ берегу съ большимъ попутнымъ прибоемъ необходимо имѣть въ виду, что наибольшая опасность для шлюпки состоитъ въ томъ, что она можетъ быть поставлена поперекъ волненія, на избѣжаніе чего должно быть строго обращено вниманіе рулеваго. Причина, вслѣдствіе которой шлюпка при этихъ обстоятельствахъ легко становится поперекъ волненія, та, что по малой массѣ своей она почти не представляетъ сопротивленія и поднятая, настигшемъ ее валомъ, повинуется всей его силѣ и скорости. При этомъ, первымъ дѣйствіемъ вала бываетъ — поднять корму и опустить носъ и, если шлюпка достаточно вѣска для того, чтобы пропустить валъ подъ собою, то по мѣрѣ прохожденія подъ нею гребня вала, она вслѣдъ за сисходящимъ положеніемъ приметъ положеніе горизонтальное и потомъ восходящее, пропустивъ такимъ образомъ валъ впередъ себя. Такого рода восхожденіе на валъ и отставаніе отъ него есть самый безопасный способъ плаванія съ большимъ попутнымъ волненіемъ.

Но, если настигнутая прибоемъ шлюпка недостаточно вѣска, чтобы пропустить валъ впередъ, то, принявъ первое изъ упомянутыхъ трехъ положеній, т. е. кормою кверху, носомъ внизъ, шлюпка останется въ этомъ положеніи и валъ понесетъ ее передъ собою на крутой или опасной своей сторонѣ, въ наклонномъ положеніи, иногда съ большою быстротою. Тогда носъ, погруженный во впадину вала и находясь въ водѣ сравнительно болѣе спокойной, представитъ сопротивленіе и начнетъ зарываться, вслѣдствіе чего случится одно изъ двухъ: или корма, гонимая гребнемъ вала, поднимется еще выше и шлюпка опрокинется черезъ носъ, или, если носъ высокъ или снабженъ воздушнымъ ящикомъ, не позволяющимъ шлюпкѣ зарываться, то онъ, вслѣдствіе преимущественнаго сопротивленія воды съ одной стороны, уклонится отъ даннаго ему направленія, вершина вала тотчасъ броситъ корму въ другую сторону и сильно наклонитъ или совсѣмъ опрокинетъ шлюпку. Возможность того и другаго случая много уменьшается при возвышенной носовой части шлюпки и при искусномъ управленіи кормовымъ весломъ вмѣсто руля. Находясь въ опасномъ спускающемъ положеніи и не позволяя носу шлюпки уклоняться отъ даннаго шлюпкѣ направленія, можно съ валомъ пройти то разстояніе, на которомъ онъ утрачиваетъ свою силу и разливается.

Изъ сказаннаго видно, что главная предосторожность при управленіи шлюпкою, идущею къ берегу съ большимъ попутнымъ прибоемъ, должна состоять въ томъ, чтобы уменьшать ходъ шлюпки во время приближенія къ кормѣ ея большаго вала.

Не слѣдуетъ класть значительныхъ тяжестей въ оконечности шлюпки, но гребя передъ сильнымъ попутнымъ волненіемъ, лучше давать лодкѣ большой диферентъ на корму, дабы волненіе не брасало ее въ стороны.

Идя съ попутнымъ волненіемъ, должно править весломъ съ кормы или съ раковины, потому что руль во время подъема кормы не производитъ никакого дѣйствія. Если при этомъ руль остается на своемъ мѣстѣ, за кормою, то

при настиженіи шлюпки волною, онъ долженъ быть поставленъ прямо.

Такимъ образомъ, идя къ берегу и переходя черезъ большой попутный прибой, должно руководствоваться слѣдующими правилами:

1) Избѣгать сколько возможно каждаго вала, стараясь ставить шлюпку такъ, чтобы валъ разбивался впереди или позади ее.

2) Если волненіе очень велико, а шлюпка мала, и особенно если она имѣетъ плоскую корму, то слѣдуетъ воротиться кормою къ берегу и приближаясь къ нему заднимъ ходомъ, подаваться по временамъ впередъ, на встрѣчу каждому большому валу, котораго нельзя избѣжать, пока онъ не пройдетъ подъ шлюпкою.

3) Если есть увѣренность, что лодка достигнетъ берега безопасно, продолжая идти носомъ впередъ, то при приближеніи каждаго вала должно табанить, дабы сколько возможно болѣе уменьшать ходъ шлюпки и если при этомъ имѣется тралъ или что либо, чтобы могло его замѣнить, то должно выбросить его и буксировать за кормою, дабы, повозможности, постоянно удерживать корму противъ приближающагося къ ней вала, что должно составлять главную въ этомъ случаѣ заботу.

4) Главныя тяжести переносятся въ ту часть шлюпки, которою она обращена къ морю, т. е. въ кормовую, если шлюпка идетъ къ берегу и въ носовую, если она поворочена обратно, но ни въ какомъ случаѣ не на самую оконечность.

§ 151. *Тралъ*: есть парусиновый мѣшокъ со вшитымъ къ открытому краю обручемъ. Тралъ выпускается на буксирѣ за корму и при движеніи шлюпки наполняется водой, отчего представляетъ значительное сопротивленіе и удерживаетъ корму. Тралъ можно замѣнить выбросивъ на буксирѣ за корму баластину, мѣшокъ съ камнями или другою какою либо тяжестью.

§ 152. Пройдя прибой какъ сейчасъ описано, остается пристать къ берегу. Указанные предъ симъ способы и команды (§§ 146 - 151) остаются тѣже.

§ 153. Приближаясь къ отлогому берегу переднимъ ходомъ, должно стараться постоянно сохранять шлюпку въ положеніи носомъ или кормою прямо противъ волнъ; когда киль ея коснется дна, командуется «*табань*», послѣ этого каждый валъ будетъ подвигать ее ближе къ берегу и гребцы, выскочивъ изъ шлюпки, чтобы облегчить ее, тащатъ шлюпку въ ручную.

2) *Выбрасываніе лагомъ.*

§ 154. Приставая къ крутому берегу, съ лодкой какой бы ни было величины, продолжаютъ обыкновенно сохранять ея скорость до самаго берега; здѣсь ее поворачиваютъ бокомъ къ сторонѣ прибоя и лодка выбрасывается въ этомъ положеніи на берегъ; на берегу-же люди вытаскиваютъ шлюпку, какъ можно скорѣе и ставятъ ее внѣ досягаемости волнъ. Въ подобныхъ случаяхъ было бы опасно, приближаясь къ берегу, подъ веслами, идти заднимъ ходомъ, табаня; напротивъ, слѣдуетъ сохранять полный ходъ впередъ

3) *Приставаніе кормой.*

§ 155. Если у берега сильный прибой и выбрасываніе носомъ или лагомъ опасно и непредвидется надобности, то для производства высадки сдаются кормой. Шлюпка продолжаетъ идти своимъ ходомъ направляясь въ разрѣзъ зыби, какъ указано въ § 150. Затѣмъ, пока еще шлюпка находится на правильномъ волненіи, до вступленія въ прибой, ее поворачиваютъ носомъ въ море и затѣмъ по командѣ рулеваго «*табань обѣ*», гребцы начинаютъ табанить, подаваясь такимъ образомъ осторожно къ берегу кормой, дѣлая нѣсколько гребковъ впередъ на встрѣчу каждому большому валу, для чего рулевой слѣдя за зыбью командуетъ «*обѣ на воду*» и затѣмъ опять «*табань обѣ*». Если

волненіе очень велико, а шлюпки малыхъ размѣровъ, то этотъ способъ приставанія къ берегу—самый вѣрный, потому что, владѣя всей силой весла, легче управлять шлюпкой и двигать противъ большаго прибоя, чѣмъ посредствомъ табаненія.

§ 156. Приставать къ берегу кормой можно, сдаваясь на якорѣ или по дреку. Для этой цѣли, недоходя прибоя, поворачиваютъ шлюпку носомъ въ море, а по командѣ рулеваго «*табань обѣ*» гребцы начинаютъ табанить. Не доходя берега на длину дректова (саж. 30), командуется «*крюкъ*», баковые перестаютъ табанить, кладутъ весла, и по командѣ «*изготовить дрекъ*» занимаются изготовленіемъ его къ отдачѣ. Когда шлюпка приблизилась къ берегу на длину $^2/_3$ дректова (саж. 20) командуется «*отдать дрекъ*». По этой командѣ баковые выбрасываютъ (отдаютъ) дрекъ съ носа за бортъ, съ навѣтренной стороны, травя дректовъ. Прочіе гребцы продолжаютъ табанить. Баковые слѣдятъ, чтобы дрекъ забралъ, и по командѣ рулеваго «*потравливай*» каждый разъ не много выпускаютъ дректовъ (потравливаютъ). Когда шлюпка достаточно сдалась, т. е близко подошла къ берегу, рулевой командуетъ «*шабашъ*», гребцы перестаютъ грести, укладываютъ весла, но уключинъ не вынимаютъ, и, не вставая съ мѣста, обращаются лицомъ другъ къ другу на каждой банкѣ; берутъ, кромѣ загребныхъ гребцовъ, дректовъ и по командѣ «*трави*» начинаютъ его выпускать за бортъ. Загребные-же подаютъ фалень (конецъ) на берегъ или-же сами съ фалинемъ выпрыгиваютъ на берегъ и задерживаютъ корму. Руль снимается по командѣ «*шабашъ*»,

Г. Отваливаніе: а) отъ берега.

§ 157. Отваливаніе отъ берега шлюпки, приставшей къ нему носомъ въ тихую погоду и безъ прибоя, дѣлается по командѣ рулеваго «*отваливай*»; по этой командѣ баковые гребцы съ фалинемъ вспрыгиваютъ въ шлюпку и отталкиваются отъ берега крюками, въ тоже время руле-

вой командуетъ «*весла*», эта команда относится до гребцовъ за исключеніемъ баковыхъ, весла разбираются и выносятся за бортъ какъ по командѣ «суши весла». Когда шлюпка отошла, командуется «*табань обѣ*», и отойдя достаточно рулевой поворачиваетъ шлюпку носомъ въ море; командуется, затѣмъ, «*обѣ на воду*».

§ 158. Если шлюпка усиліемъ баковыхъ съ крюками не можетъ отойти, засѣвъ на днѣ килемъ, то послѣ команды «крюкъ» и «весла» рулевой командуетъ «*весла на уколъ*», по этой командѣ гребцы вынувъ изъ уключинъ весла, встаютъ, обращаются лицомъ къ бортамъ шлюпки, заносятъ весла по возможности далѣе къ носу и къ самымъ бортамъ шлюпки, упираютъ лопастями въ дно и одновременно дружнымъ усиліемъ спихиваютъ шлюпку; баковые, оставивъ крюки, также дѣйствуютъ веслами, или же, если шлюпка не подается усиліямъ, выходятъ въ воду съ носа и помогаютъ стянуться, упираясь въ носовую часть— и, затѣмъ, когда она взяла ходъ, вспрыгиваютъ на нее. Беря весла на уколъ, слѣдуетъ имѣть гребцамъ праваго борта, правыя руки по обрѣзу валька, а лѣвыя въ обхватъ за древко весла. Гребцы лѣваго борта держатъ руки обратно сему.

§ 159. Когда шлюпка сошла, то рулевой командуетъ «*весла въ бортъ*»; по этой командѣ гребцы садятся, вкладываютъ весла въ уключины и сушатъ весла. Затѣмъ командуется имъ «*табань обѣ*» или «*на воду*», смотря по обстоятельствамъ и возможности повернуть шлюпку носомъ въ море.

§ 160. Чтобы сойти съ берега, послѣ того какъ на него выбросились носомъ въ свѣжую погоду и при существованіи прибоя, рулевой распоряжается оставить на берегу баковыхъ съ фалинемъ, а если можно то въ помощь имъ и слѣдующихъ за ними гребцовъ, а остальнымъ приказываетъ «*взять весла на уколъ*». По этой командѣ, оставшіеся на берегу подобравъ фалинь въ шлюпку сталкиваютъ ее въ море съ носа въ то время, когда остальные гребцы взявъ весла на уколъ, спихиваютъ съ своихъ мѣстъ, при

этомъ слѣдуетъ пользоваться находящей съ моря волной и употреблять всѣ усилія для спихиванія тогда, когда валъ проходитъ подъ шлюпкой съ кормы къ носу. Когда шлюпка взяла ходъ, быстро исполняется все сказанное въ предъидущемъ §, т. е. командуется *«весла въ борта»*, *«табань обѣ»*, дѣлается поворотъ и затѣмъ *«обѣ на воду»*.

§ 161 Если у берега сильный прибой, то, сойдя на воду и повернувъ носомъ въ море, слѣдуетъ принять за правило, чтобы шлюпка, идущая противъ большаго прибоя, имѣла хорошій ходъ. При нѣкоторыхъ обстоятельствахъ, самая безопасность шлюпки при встрѣчѣ съ большимъ валомъ зависитъ единственно отъ наивозможно большаго хода, какой только можетъ быть ей данъ въ это время. Ибо при весьма большомъ волненіи и сильномъ вѣтрѣ въ берегъ, только крайнимъ и дружнымъ усиліемъ всѣхъ гребцовъ шлюпкѣ можетъ быть данъ какой либо ходъ. Большая опасность въ это время заключается въ томъ, что сильный встрѣчный валъ можетъ отбросить носъ въ сторону и вслѣдъ затѣмъ опрокинуть шлюпку бокомъ или, поставивъ ее, такъ сказать, *на дыбы*, выбросить гребцовъ. Единственная возможность избѣжать этого состоитъ въ томъ, чтобы шлюпка имѣла такой ходъ, съ которымъ бы могла перейти черезъ гребень вала и скорѣе оставить его у себя за кормою. При отсутствіи вѣтра, или при вѣтрѣ съ берега, дующимъ противъ прибоя, какъ это часто случается, когда шлюпка идущая въ море, встрѣчаетъ меньшее сопротивленіе, тогда ходъ ея при переходѣ черезъ прибой долженъ быть соразмѣряемъ такимъ образомъ, чтобы, миновавъ гребень вала, она не спускалась слишкомъ быстро; иначе носъ ея, при паденіи съ гребня, будетъ слишкомъ сильно ударяться объ воду. Только, если прибой такъ великъ и шлюпка такихъ качествъ, что можно опасаться, что валъ увлечетъ ее съ собою, только тогда ей слѣдуетъ давать наибольшій ходъ.

Наибольшую силу валовъ можно тоже избѣгать, стараясь держаться такимъ образомъ, чтобы каждый валъ

разбивался передъ носомъ, не достигнувъ шлюпки, и этотъ способъ есть единственно безопасный для небольшихъ гребныхъ судовъ. Но при отлогомъ берегѣ и прибоѣ, простирающемся на значительное отъ него разстояніе, исполнить это часто бываетъ невозможно

На основаніи сказаннаго, при греблѣ отъ берега, должно держаться слѣдующихъ правилъ:

1) Если шлюпка находится вполнѣ въ рукахъ управляющихъ ею, то, буде возможно, слѣдуетъ избѣгать встрѣчи съ валомъ въ то время, когда онъ разбивается или, когда гребень его начинаетъ опрокидываться.

2) Идя противъ сильнаго вѣтра и большаго прибоя, слѣдуетъ налечь на весла и дать наибольшій ходъ шлюпкѣ при приближеніи каждаго вала, котораго нельзя избѣжать.

3) Если шлюпкѣ можетъ быть данъ большій ходъ, чѣмъ нуженъ, для того, чтобы предупредить отклоненіе ее прибоемъ, то при приближеніи вала ходъ ея можетъ быть уменьшенъ, дабы она покойнѣе перешла черезъ гребень вала.

§ 162. Чтобы отвалить отъ берега, если пристали кормой не забрасывая дрека, командуется «отваливай». Загребные, подобравъ фалинь впрыгиваютъ въ шлюпку, а остальные гребцы, разобравъ весла и выкинувъ ихъ за бортъ, сушатъ, затѣмъ подается команда *«на воду»* и шлюпка отходитъ въ море. Если шлюпка засѣла на днѣ и на ней усиліемъ гребли нельзя отойти, то подается команда *«весла на уколъ»*. По этой командѣ весла берутся на уколъ отъ носа къ кормѣ и спихиваютъ шлюпку, нажимая на весла, упертыя лопастями въ дно моря. При этомъ загребные могутъ помочь, соскочивъ въ воду и сталкивая корму.

§ 163. Отваливаніе при томъ случаѣ, когда шлюпка сдавалась къ берегу по дреку, производится по командѣ *«отваливай»*, по этой командѣ загребные съ фалинемъ

вспрыгиваютъ въ шлюпку. Затѣмъ командуется «*выбирай дректовъ*». Гребцы дружнымъ усиліемъ выбираютъ дректовъ и такимъ образомъ подаются въ море къ своему дреку. Баковые слѣдить за дрекомъ. Когда шлюпка пришла къ дреку и баковый закричитъ «*паперъ*», т. е. что дректовъ выбранъ и остается сорвать самый дрекъ, то командуется «*весла*»,—баковые вырываютъ дрекъ и когда онъ «*всталъ*», т. е повисъ свободно на дректовъ, чуть касаясь дна, о чемъ подаетъ знать баковый крюкомъ «*всталъ дрекъ*», то рулевой командуетъ «*на воду*», гребцы гребутъ, а баковые убираютъ на свое мѣсто дрекъ и дректовъ; затѣмъ садится. разбираютъ весла и вступаютъ въ греблю.

§ 164. Для того чтобы отвалить отъ берега шлюпкой, выброшенной лагомъ, необходимо первоначально ее поставить или кормой, или носомъ въ море, а затѣмъ отваливать согласно изложеннаго въ соотвѣтствующихъ §§.

§ 165. При отваливаніи отъ берега во всѣхъ случаяхъ рули на шлюпкахъ надѣваются лишь тогда, когда шлюпка отошла на глубину.

Движеніе по лееру.

§ 166. Иногда бываетъ удобно посылать гребные суда къ берегу не на веслахъ, но заставить ихъ тянуться по лееру.

§ 167. *Лееръ*—есть толстый канатъ до 5 дюймовъ толщины, длиной въ зависимости отъ разстоянія до судна, на которомъ онъ закрѣпленъ.

§ 168. Для сообщенія, его однимъ концомъ крѣпятъ на берегу, а другимъ на морскомъ суднѣ.

§ 169. Для отвоза леера на берегъ назначается шлюпка, которая, приставъ къ оному, крѣпитъ леерь за какой либо предметъ: вбитый колъ, дерево, скалу, якорь и проч. Когда леерь закрѣпленъ, то онъ выбирается на морскомъ суднѣ въ тугую, чтобы не висѣлъ и не болтался.

§ 170. Для передвиженія по лееру шлюпокъ, на нихъ изъ имѣющихся фалиней дѣлается петля «*огонъ*», въ которую долженъ проходить леerъ. (Для этого фалинь свободнымъ концомъ перекидывается черезъ леerъ и удавкой перевязывается съ другимъ концомъ).

§ 171. Гребцы, перебирая руками по лееру, сдаютъ шлюпку кормой къ берегу, высаживаютъ людей и снова возвращаются къ судну.

§ 172. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ возможно допустить ходить по лееру нѣсколькимъ шлюпкамъ въ одинъ разъ, но въ такомъ случаѣ людямъ, для высадки, приходится переходить съ одной шлюпки на другую, что на большомъ волненіи и въ свѣжую погоду бываетъ очень затруднительно, а иногда и невозможно.

Отдѣлъ III-й

Отливка воды изъ гребныхъ судовъ.

§ 173. Отливка воды изъ гребныхъ судовъ производится помощью лейки и ведра, лейкой набирается ведро и выливается за бортъ съ подвѣтренной стороны.

§ 174. Если въ шлюпку набралось много воды и отливка болѣе или менѣе продолжительная, то шлюпка кренится на подвѣтренную сторону и отливка производится ведрами и лейкой, вычерпывая воду поперекъ шлюпки къ накрененному борту.

Задѣлка пульныхъ пробоинъ.

§ 175. Для задѣлки пульныхъ пробоинъ должно имѣть на шлюпкахъ: пробки, парусину, сало, вѣтошь, смолу, тонкія доски, гвозди, молотокъ.

§ 176. Чтобы задѣлать пробоину, предварительно закрываютъ каждую рукой, фуражкой, парусиной или другимъ чѣмъ либо, имѣющимся подъ рукой; за тѣмъ, наложивъ на

пробку кусокъ вѣтоши и смазавъ ее саломъ, забиваютъ молоткомъ въ пробоину.

§ 177. Если-бы не хватило пробокъ, то дыры закрываются свернутой ветошью, паклей, а за тѣмъ, если время позволитъ, то обливаютъ смолою.

§ 178. На водѣ пробоины задѣлываются всегда съ внутренней стороны, на поднятой же шлюпкѣ онѣ задѣлываются съ наружной стороны.

§ 179. Если-бы случилось незначительное поврежденіе въ кузовѣ, въ подводной части, то предварительно закрываютъ его парусиной съ внутренней части и одновременно съ этимъ подводятъ снаружи и посовой части шлюпки пластырь, проводя таковой по борту къ мѣсту поврежденія. Пластырь обтягивается въ плотную. Если поврежденіе имѣется въ надводной части, то поврежденная часть борта снаружи обшивается имѣющимися досками или парусиной и смазывается смолой.

Примѣчаніе. Пластыремъ называется кусокъ холста или парусины, которымъ закрывается поврежденіе въ кузовѣ шлюпки.

Отдѣлъ IV.

Отдача и подъемъ якоря.

§ 180. Для того, чтобы укрѣпить шлюпку на мѣстѣ, на открытой водѣ, прибѣгаютъ къ помощи имѣющагося на ней якоря, т. е. отдаютъ якорь.

§ 181. *Отдать якорь*—значитъ выбросить его за бортъ съ достаточнымъ количествомъ цѣпи. Лапы якоря задѣваютъ отъ своей тяжести и отъ напряженія каната за неровности дна, камни и т. п. и тѣмъ удерживаютъ шлюпку на канатѣ. Штокъ якоря служитъ для того, чтобы двурогій якорь лежалъ на днѣ, всегда направляясь лапой прямо въ дно.

§ 182. Отдача якоря производится слѣдующимъ образомъ: баковые изготовляютъ его къ отдачѣ, очищая якорную цѣпь, т е. чтобы она свободно, безъ задержки выходила за бортъ; выносятъ якорь за бортъ шлюпки на столько, чтобы его легко было столкнуть въ воду, не производя при этомъ какихъ либо поврежденій въ шлюпкѣ. Цѣпь приготовляется на длину 3-хъ глубинъ того мѣста, гдѣ шлюпкѣ предположено остановиться, и на названной длинѣ закрѣпляется стопоромъ или веревкой.

§ 183. Для отдачи командуется: «*отдай якорь*». По этой командѣ якорь выбрасывается въ воду и цѣпь вытравливается (выпускается за бортъ) до тѣхъ поръ, пока не задержится на стопорѣ.

§ 184. Если якорь не забралъ, т е. шлюпку теченіемъ, или волненіемъ, или вѣтромъ сноситъ вмѣстѣ съ якоремъ, то, для увеличенія сопротивленія, выпускаютъ еще цѣпь или-же отдаютъ еще одинъ якорь

§ 185. Подъемъ якоря производится выбираніемъ цѣпи въ ручную черезъ раульсъ крамбола, если же такового не имѣется, то черезъ бортъ шлюпки, подкладывая что либо подъ цѣпь, чтобы не терять судна; напримѣръ, матъ. Подобравъ до *панера*, т. е. такого положенія якоря, когда вся цѣпь уже выбрана, надрываютъ изъ дна съ силой якорь и подымаютъ его къ шлюпкѣ, затѣмъ берутъ въ ручную и кладутъ на мѣсто.

§ 186. Когда якорь съ панера надорванъ и свободно повисъ на цѣпи, чуть касаясь дна, то такое положеніе называется «*всталъ якорь*».

§ 187. За положеніемъ якоря и якорной цѣпи слѣдятъ баковые, которые своевременно подаютъ знать объ данномъ положеніи: *панеръ*; *всталъ якорь*.

§ 188. Когда дрекъ всталъ, то его легче выбрать, нежели верпъ, по меньшей тяжести. (*) Обстоятельство это

(*) Всякій шлюпочный якорь, будетъ ли онъ двурогій или четырехрогій, называется *дрекомъ*; при одинаковомъ вѣсѣ двурогіе якоря держатъ нисколько не слабѣе четырехрогихъ. *Верпами* называются особые малые якоря назначенные не для шлюпокъ, но для большихъ судовъ.

надо имѣть въ виду въ особенности при отваливаніи отъ берега, когда сдавались къ нему по дреку.

Отдѣлъ V.

Размѣщеніе перевозимыхъ на судахъ.

§ 189. Все что перевозится на судахъ, размѣщается такимъ образомъ, чтобы не стѣснять дѣйствій гребцовъ и рулеваго

§ 190. Перевозимые на судахъ люди, со времени посадки и до высадки, повинуются во всемъ старшему или рулевому.

§ 191. Десантъ размѣщается на большихъ гребныхъ судахъ: подъ веслами гребцовъ, т. е. ближе къ борту и на днѣ шлюпки въ носовой и кормовой ея части, соблюдая правило не перегружать шлюпки и не загружать носъ. Необходимо во избѣжаніе заливанія водой, имѣть дифферентъ на корму, т. е. сидѣть кормой глубже, чѣмъ носомъ

§ 192. На банкахъ подъ веслами гребцовъ люди садятся: на баковой банкѣ лицомъ къ носу, а на прочихъ лицомъ другъ къ другу. Помѣщающіяся на носу и кормѣ, садятся въ плотную на сидѣніе и на дно шлюпки, и также обращаются лицомъ къ носу.

§ 193. Стоять въ шлюпкѣ и садиться на борта строго воспрещается.

§ 194. Оружіе должно имѣть въ рукахъ, держа ружье вертикально передъ собою.

§ 195. Штыки слѣдуетъ передъ посадкой на шлюпки отмыкать, но если, немедленно по высадкѣ, предстоитъ дѣйствіе холоднымъ оружіемъ, то штыки слѣдуетъ примкнуть заблаговременно до подхода къ берегу.

§ 196. Для облегченія работы, гребцамъ разрѣшается снимать амуницію и ружья подвязывать къ бортамъ шлюпки.

§ 197. Ружья подвязываются къ бортамъ по два вмѣстѣ, такимъ образомъ, чтобы ихъ всегда легко можно было отвязать.

§ 198. Для этой цѣли, гребцы каждаго борта, по парно съ сосѣднихъ банокъ, подводятъ ружья штыками къ носу подъ банку; штертами, прикрѣпленными къ обшивному поясу борта, подвязываютъ ихъ въ двухъ мѣстахъ: въ дульной части и за шейку приклада, или-же ружья привязываютъ къ самымъ банкамъ.

§ 199. Штертъ однимъ концомъ на глухо закрѣпленъ къ обшивочному поясу, другой-же свободный обводится вокругъ ружей, какъ сказано выше, и вяжется петлей такъ, чтобы дернувъ за ходовой конецъ, петля тотчасъ бы распустилась и освободила бы ружья.

§ 200. Скатанныя черезъ плечо шинели, вещевые мѣшки и подсумки съ патронами, укладываются подъ свои банки.

§ 201. Рулевой подвязываетъ свое ружье съ однимъ изъ гребцовъ; мѣшокъ и подсумки не снимаетъ, шинель-же можетъ снять и положить подъ себя. Для удобства-же, вещевой мѣшокъ можетъ надѣть на плечи, какъ то разрѣшено правилами носки вещевыхъ мѣшковъ.

Пріемы посадки:

а) Съ пристани.

§ 202. Если посадка на гребныя суда дессанта производится съ пристани, то шлюпки поочередно и въ такомъ количествѣ, сколько позволитъ ширина пристани, пристаютъ къ ней и держатся, поджидая посадки.

§ 203. Гребцы должны заранѣе приготовиться, подвѣсить свое ружье и убрать свою амуницію и мѣшки подъ банки, всѣ же принадлежности очистить на столько, чтобы на нихъ не садился дессантъ.

§ 204. Изготовивъ шлюпку и подходя къ пристани, или трапу, рулевой командуетъ крюкъ и затѣмъ *табашъ*, по этой командѣ гребцы, кромѣ баковыхъ и рулеваго, берутъ весла на валекъ, а баковой и загребной того борта, которымъ пристаютъ, положивъ весла внутрь шлюпки, берутъ крюки и придерживаются къ пристани.

Примѣчаніе: Весла берутся на валекъ, а не кладутся въ шлюпки, для того, чтобы десанту удобнѣе садиться.

§ 205. Часть войскъ, предназначенная въ десантъ, должна быть подведена къ пристани. Здѣсь долженъ быть сдѣланъ разсчетъ числа рядовъ, назначаемыхъ на каждую шлюпку, сообразно съ ея вмѣстимостью.

§ 206. Затѣмъ, по командѣ *садись*, начальникъ, назначенный для посадки части, ведетъ ее къ пристани рядами (не вздвоенными) и не въ ногу и приказываетъ садиться въ шлюпку.

§ 207. Садиться разрѣшается со всего борта, которымъ шлюпка держится у пристани; при этомъ рулевой и гребцы указываютъ, какъ десантъ долженъ размѣститься, наблюдая, чтобы распредѣлялись равномѣрно: на бакѣ, на банкахъ, на кормѣ и на обѣ стороны.

§ 208. Если посадка дѣлается съ кормы, то сначала люди десанта должны пройти на бакъ, а затѣмъ усаживаться по банкамъ и наконецъ на кормѣ.

§ 209. Если посадка идетъ съ носа, то десантъ проходитъ сначала на корму, а затѣмъ занимаютъ носъ

§ 210. Десантъ, размѣщаясь по шлюпкамъ, не долженъ идти по банкамъ, а переступаетъ черезъ нихъ. Проходить должно по срединѣ между гребцами. Черезъ крюкъ переступать, для чего загребной и баковой держащій крюкъ, должны древко нѣсколько опускать

§ 211. Когда назначенные для посадки въ шлюпку люди сѣли и размѣстились, то рулевой или старшина командуетъ *отваливай*, по этой командѣ баковые и загребные отваливаютъ, разбираютъ свои весла и берутъ ихъ

Государственная БИБЛІОТЕКА СССР

на валекъ, затѣмъ командуется «*весла въ борта*» и «*на воду*», гребцы исполняютъ, что слѣдуетъ по этой командѣ

б) Съ морскаго судна.

§ 212. Посадка съ морскаго судна дѣлается по тѣмъ-же правиламъ и командамъ и въ томъ-же порядкѣ, но только къ трапу пристаетъ всего одна шлюпка, а прочіе дожидаются своей очереди. Посадка дѣлается всегда съ кормы и потому сначала размѣщаются на носу, въ особенности соблюдая правила указанныя въ § 210, т. е не ходить по банкамъ, проходить по срединѣ и не мѣшать гребцамъ съ крюками придерживаться у трапа.

в) Съ берега.

§ 213. Посадка съ берега въ воду при такихъ условіяхъ, какъ прибой и положеніе шлюпокъ значительно возвышающихся надъ берегомъ, сложнѣе, затруднительнѣе, а потому требуетъ сноровокъ и нѣкоторой ловкости и не можетъ быть произведена въ такомъ порядкѣ, какъ выше было указано. Главныя правила размѣщенія остаются тѣже и имъ слѣдуетъ по возможности придерживаться.

§ 214. По командѣ *садись*, люди начинаютъ вспрыгивать въ шлюпку и, смотря по тому, какъ была шлюпка носомъ или кормой къ берегу, размѣщаются сначала или съ кормы или съ носа.

Далѣе отваливаніе происходитъ какъ указано въ §§ 157—165. Въ случаѣ нужды, чтобы сдать сильно засѣвшую шлюпку на болѣе глубокую воду, люди десанта помогаютъ баковымъ спихнуть ее, упираясь съ носа, когда же шлюпка нѣсколько отойдетъ, то взлѣзаютъ въ шлюпки при помощи сидящихъ уже въ ней.

Отваливаніе отъ берега производится по правиламъ указаннымъ въ §§ 157—165.

Пріемы высаживанія.

а) На пристань.

§ 215. Для высаживанія людей дессанта на пристань, рулевой правитъ къ ней, и, не доходя на извѣстное разстояніе, командуетъ *крюкъ*. Баковые и загребные того борта, которымъ пристаютъ, исполняютъ что слѣдуетъ по этой командѣ. Затѣмъ командуется *шабашъ*, по этой командѣ весла берутся на валекъ, какъ и для пріема дессанта.

§ 216. Приставъ къ пристани, рулевой, или старшій командуетъ *выходи* и люди начинаютъ выходить со шлюпки въ обратномъ порядкѣ, какъ указано для посадки, и соблюдая тѣ же предосторожности и правила.

§ 217. Дессантъ проходитъ черезъ пристань не въ ногу, а затѣмъ, собравшись за пристанью, на берегу, строится.

б) На морское судно.

§ 218. Приставаніе къ трапу морскаго судна исполняется по тѣмъ правиламъ, какъ указано и для приставанія къ пристани, но шлюпки подходятъ по очереди, а дессантъ всегда начинаетъ выходить съ кормы по одному человѣку. По трапу идутъ осторожно, не раскачивая его и не въ ногу. Выходя со шлюпки, берутъ ружье къ ногѣ и такъ подымаются по трапу.

§ 219. На суднѣ или пароходѣ размѣщаются по указанію судовыхъ офицеровъ или спеціально для сей цѣли назначенныхъ лицъ, отходя отъ трапа и очищая мѣсто у него на палубѣ, для свободнаго прохода сзади слѣдующихъ людей.

в) На берегъ.

§ 220. Высаживаніе на берегъ зависитъ отъ того, какимъ образомъ шлюпки пристали къ берегу, въ прибой-

же и свѣжую погоду значительно усложняется и затрудняется.

§ 221. Когда шлюпка выбросилась на берегъ носомъ, то дессантъ по командѣ *выходи*, подаваемой рулевымъ тогда, когда баковые гребцы съ фалинемъ уже на берегу и удерживаютъ шлюпку, чтобы ее не сносило въ море, начинаетъ выпрыгивать съ носа на берегъ, и помогаетъ, если обстоятельства позволятъ, подтащить шлюпку ближе къ берегу, если-же нѣтъ, то немедленно выходитъ и дѣйствуетъ сообразно съ обстоятельствами.

§ 222. Когда шлюпка пристала кормой къ берегу, дессантъ выходитъ съ кормы по командѣ *выходи*, подаваемой тогда, когда загребные съ фалинями на берегу удерживаютъ шлюпку, затѣмъ дѣйствуетъ сообразно съ обстоятельствами.

Когда шлюпка пристала сдаваясь на дрекъ, то по командѣ *выходи*, подаваемой тогда, когда загребные съ фалинями на берегу, дессантъ выходитъ со шлюпки въ воду, придерживаясь правой рукой за фалинь, чтобы не отнесло зыбью въ море.

§ 223. Если шлюпка выбросилась лагомъ, то всѣ быстро выходятъ черезъ тотъ бортъ, который легъ на берегъ.

§ 224. Во всѣхъ случаяхъ при высаживаніи на берегъ слѣдуетъ принять за правило, прыгать лицомъ къ берегу, сѣвъ на планширъ, и вынося ноги за бортъ, лѣвой рукой крѣпко обхватить шейку приклада и держать ружье вольно, а правой рукой помогаютъ прыжку въ воду, упираясь ею въ планширъ шлюпки.

§ 225. Прыгать со шлюпки становясь на банки или на планширъ не рекомендуется, такъ какъ при этомъ прыжокъ будетъ не вѣренъ, вслѣдствіе качанія шлюпки и при томъ производится съ значительной высоты.

При такихъ прыжкахъ, въ особенности если приходится прыгать прямо въ воду, кромѣ опасности лично для прыгающихъ, будетъ получаться много брызгъ, а значитъ явится опасность забрызгать оружіе и прочее снаряженіе.

Отдѣлъ VI.

Производство дессанта.

1) Рандеву.

§ 226. По сигналу, поданному съ судна начальника отряда, «приготовиться къ высадкѣ», производится на всѣхъ судахъ эскадры: спускъ гребныхъ судовъ, посадка гребцовъ и укладка ихъ амуниціи; по сигналу-же «начать высадку», старшины начинаютъ принимать на свои шлюпки войска, предназначенныя для дессанта.

§ 227. Какъ только шлюпка приняла положенное на нее по заранѣе указанному разсчету количество людей, то не ожидая никакихъ распоряженій, по командѣ старшины отваливаетъ и отходитъ подъ корму, если судно смотритъ носомъ къ берегу, или къ борту, обращенному въ море, дабы укрыться.

§ 228. Когда всѣ шлюпки парохода приняли на себѣ войска, то по командѣ или сигналу старшаго начальника рейса отваливаютъ и слѣдуютъ въ кильватерѣ старшей шлюпки.

Примѣчаніе. Старшій въ рейсѣ долженъ быть назначенъ заранѣе.

§ 229. Слѣдованіе въ кильватеръ продолжается къ мѣсту рандеву, гдѣ всѣ шлюпки поступаютъ подъ общее начальство старшаго по дессанту

§ 230. *Рандеву* называется мѣсто, гдѣ собираются шлюпки со всѣхъ судовъ эскадры и откуда они, подъ общимъ начальствомъ, въ общей колоннѣ, двигаются къ мѣсту высадки.

Примѣчаніе. Для рандеву лучше всего назначать мѣсто у борта судна начальника эскадры.

§ 231. На мѣстѣ рандеву отдаются послѣднія приказанія, шлюпки выстраиваются въ колонну, указанную старшимъ начальникомъ всѣхъ шлюпокъ въ данный рейсъ

или завѣдывающаго десантомъ. Указывается мѣсто выбранное для высадки и способъ высаживанія.

§ 232. Когда всѣ шлюпки собрались и отданы всѣ распоряженія, шлюпка начальника десантнаго рейса начинаетъ движеніе, а за ней слѣдуютъ остальныя шлюпки въ указанномъ строю.

§ 233. Всѣ шлюпки должны по возможности сохранять положенныя дистанціи и интервалы и поддерживать равненіе, дабы не было отставшихъ шлюпокъ и десантъ произведенъ былъ одновременно наибольшимъ числомъ гребныхъ судовъ, чтобы высадить одновременно возможно большее число войскъ,—обстоятельство весьма важное при занятіи непріятельскаго берега

Примѣчаніе. Въ особенности соблюденіе сказаннаго въ этомъ параграфѣ важно при первомъ рейсѣ.

§ 234. Останавливаться для подачи помощи поврежденнымъ сосѣднимъ шлюпкамъ отнюдь не дозволяется, отстающія-же по какимъ бы то ни было обстоятельствамъ (пробитыя пулями, получившія поврежденія подводной части и тому подобное) шлюпки остаются на попеченіи слѣдующихъ за колонной паровыхъ катеровъ, или назначенныхъ для сей цѣли спеціальныхъ шлюпокъ (тузики, верейки, двойки и т. п.).

2) *Приближеніе къ берегу.*

§ 235. Отрядъ, начавъ движеніе съ мѣста рандеву, продолжаетъ идти своимъ ходомъ къ берегу, плавно, не утомляя гребцовъ и слѣдуя за шлюпкой начальника отряда, поддерживая равненіе и сохраняя интервалы и дистанціи.

§ 236. Приблизившись къ берегу, отрядъ возможно заблаговременно и быстро перестраивается въ строй развернутый.

§ 237. Не доходя 150 саженъ до берега, шлюпка начальника отряда отходитъ къ одному изъ фланговъ или вступаетъ въ линію фронта и подается сигналъ къ атакѣ.

3) *Атака берега.*

§ 238. Не доходя 100 саж., старшины приказываютъ сильно проводить весла, замѣчаютъ на берегу пункты для приставанія ихъ шлюпокъ и держутъ на эти предметы.

§ 239. Не доходя 30 саж., старшины приказываютъ гребцамъ *навалиться* (грести возможно сильнѣе). При этомъ равненіе не поддерживается, а каждая шлюпка старается какъ можно скорѣе пристать къ тому пункту, который намѣтила.

Примѣчаніе. Приставаніе исполняется согласно приказанія начальника отряда по пріемамъ, указаннымъ въ §§ о приставаніи.

§ 240. Какъ только шлюпка коснулась берега и исполнены требованія указанныя въ §§ о приставаніи. старшина командуетъ «*выходи*» и десантъ, за исключеніемъ гребцовъ, начинаетъ выходить на берегъ, соблюдая указанія въ §§ о высаживаніи, войска тотчасъ-же стараются захватить берегъ и отбросить непріятеля, если таковой противъ нихъ окажется.

4) *Дѣйствія высадившихся.*

§ 241 Люди, назначенные заранѣе въ цѣпь, быстро выбѣгаютъ, разсыпаются и открываютъ огонь по непріятелю, части-же назначенныя въ резервъ становятся на свои мѣста.

Примѣчаніе. Для сохраненія порядка, еще на суднѣ должно указать съ какихъ шлюпокъ люди идутъ въ цѣпь, и съ какихъ назначаются въ поддержки и резервъ.

§ 242. Въ дальнѣйшемъ высадившіеся руководствуются инструкціею для дѣйствія въ бою.

§ 243. Если шлюпки подняли весь десантъ въ одинъ рейсъ и ихъ не предположено отвесть обратно къ судамъ, то старшины озабачиваются изготовленіемъ ихъ къ обратной посадкѣ; осматриваютъ нѣтъ-ли подъ килемъ какихъ либо камней, или чего либо другаго, препятствующаго бы-

стро отвалить отъ берега, по возможности очищаютъ себѣ путь для отваливанія и устраиваютъ изъ имѣющихся подъ рукой предметовъ пристани для болѣе удобнаго принятія на шлюпки десанта, если нужно подтягиваютъ суда больше на берегъ (особенно сильно вытаскивать суда не слѣдуетъ, чтобы не задержать потомъ отваливанія), и вообще озабочиваются, чтобы судно не слишкомъ било объ дно находящимъ прибоемъ и не поворачивало лагомъ (т. е. бортомъ) къ берегу, если то не требуется. Если есть сильный прибой, то шлюпкамъ слѣдуетъ отваливать отъ берега и держаться на веслахъ, или же шлюпки вовсе вытянутъ на берегъ, смотря по обстоятельствамъ.

5) *Поддержка гребцами.*

§ 244. По обстоятельствамъ дѣла можетъ случиться, что потребуется поддержка высадившихся людей гребцами. По полученіи объ этомъ приказанія, завѣдующій флотиліей гребныхъ судовъ, а за неимѣніемъ его старшій, или даже старшины, приказываютъ половинному числу гребцовъ изготовиться.

§ 245. По этому приказанію, баковая половина отвязываетъ ружья, надѣваетъ амуницію и изготовляется къ бою.

§ 246. Строятся въ одну общую колонну, начальствованіе принимаетъ офицеръ, а за отсутствіемъ таковаго старшій унтеръ-офицеръ, который и ведетъ свою часть по указанію и назначенію.

§ 247. Въ случаѣ быстраго отступленія десанта, когда замѣчена будетъ необходимость поддержки, то старшій остающійся на мѣстѣ посадки самъ распоряжается тѣмъ, чтобы половиннымъ числомъ гребцовъ занять берегъ и тѣмъ принять на себя отступающій десантъ.

6) *Обратная посадка*

§ 248. Обратная посадка на суда всецѣло зависитъ отъ обстоятельствъ, при которыхъ совершается отступле-

ніе, и если возможно, то съ соблюденіемъ тѣхъ-же правилъ, какія рекомендованы и при посадкѣ, т. е. стараясь подъ прикрытіемъ части изъ резерва, занявшаго позицію непосредственно на берегу впереди шлюпокъ, сѣсть на суда. Сначала садятся части ближайшія къ судамъ: резервъ и поддержка, за исключеніемъ предназначенныхъ для прикрытія десанта, а затѣмъ цѣпь на свободныя ближайшія шлюпки.

§ 249 Гребцы, если были вызваны, передаютъ свои ружья и аммуницію на шлюпки, а сами приступаютъ къ своимъ обязанностямъ по изготовленію шлюпокъ къ отваливанію.

§ 250. Прикрывающая часть садится послѣднею, послѣ того, какъ всѣ шлюпки отвалили.

7) *Отваливаніе шлюпокъ.*

§ 251. Отваливаніе дѣлается по правиламъ, указаннымъ выше, соблюдается лишь условіе, чтобы не ожидая приказанія, какъ только шлюпка прійметь то число людей, которое можеть вмѣстить, немедленно отваливали и отходили въ море къ указанному заранѣе мѣсту, если-же мѣсто не указано, то къ своимъ пароходамъ.

§ 252. На шлюпку необходимо принимать, въ особенности въ послѣдній рейсъ, при преслѣдованіи,—отступающія части, въ томъ порядкѣ, какъ они отходятъ къ шлюпкамъ, даже если-бы онѣ собирались въ разсыпную; и не отваливать до тѣхъ поръ, пока не посадили полный грузъ.

Отдѣлъ VII.

Сбереженіе оружія, патроновъ и снарядженія при высаживаніи въ воду.

§ 253. Если шлюпки пристали далеко отъ берега и десанту приходится высаживаться прямо въ воду, то каждому нижнему чину вмѣняется въ обязанность на

сколько возможно беречь свое оружіе, патроны и все снаряженіе отъ порчи и подмочки водой.

§ 254. При высаживаніи, прыгая на берегъ или въ воду нижніе чины должны держать ружья возможно выше: держать ружье вольно, но кистью руки въ обхватъ за шейку приклада; прыгая не ронять ружей и имѣть затворы взведенные на предохранительный взводъ, дабы не выронить таковыхъ въ воду.

Примѣчаніе. Держать при прыганіи ружье вольно за шейку приклада рекомендуется потому, что при этихъ условіяхъ оно крѣпче держится, не такъ скоро сползаетъ съ плеча и штыкъ держится выше, обстоятельство весьма важное при прыганіи съ шлюпки, чтобы не наколоть случайно своего товарища.

§ 255. Сумки должны быть тщательно застегнуты, дабы не растерять патроновъ. Подмочки же патроновъ опасаться нечего.

§ 256. Чтобы не подмочить вещевые мѣшки, полезно ихъ надѣвать на спину, какъ то дозволено правилами носки вещевыхъ мѣшковъ

§ 257. Высаживаніе въ воду возможно лишь на глубинѣ $^1/_2$ роста человѣка до $2^1/_2$ футовъ. На большей-же глубинѣ врядъ ли придется высаживаться, такъ какъ шлюпка всегда можетъ пристать ближе къ берегу.

§ 258. Отъ дѣйствія набѣгающихъ волнъ въ прибоѣ и брызгъ при прыганіи въ воду, трудно указать особые пріемы по сбереженію оружія и снаряженія. Полагалось-бы полезнымъ закрывать затворъ платкомъ или просаленной тряпкой, за неимѣніемъ этихъ предметовъ можно его оберегать фуражкой; а мѣшки-же еще болѣе поднимать на плечи.

Отдѣлъ VIII.

Обученіе плаванію.

§ 259. Слѣдуетъ руководствоваться наставленіемъ, рекомендованнымъ Штабомъ Одесскаго военнаго Округа.

Отдѣлъ IX.

Пріемы при спасеніи утопающихъ и употребленіи спасительныхъ приборовъ.

§ 260. Руководствоваться наставленіемъ для спасенія утопающихъ, извлеченнымъ изъ изданія, состоящаго подъ Августѣйшимъ покровительствомъ ГОСУДАРЫНИ ИМПЕРАТРИЦЫ, Общества подачи помощи при кораблекрушеніяхъ.

Отдѣлъ X.

Сигналы.

§ 261. При невозможности управленія дѣйствіями шлюпокъ на водѣ командой, приходится прибѣгать къ помощи сигналовъ.

§ 262. Сигналы можно подавать трубой или флагами.

§ 263 Сигналы трубой должны быть выработаны примѣнительно къ тѣмъ, которыя существуютъ для соотвѣтствующихъ движеній на сушѣ въ пѣхотѣ и при томъ въ возможно меньшемъ количествѣ.

§ 264. Можно ограничиться слѣдующимъ количествомъ сигналовъ.

1) *Направо.*
2) *Налѣво*
3) *Полъ оборота направо.*
4) *Полъ оборота налѣво.*
5) *Налѣво кругомъ.*
6) *Направо кругомъ.*
7) *Движеніе впередъ.*
8) *Сушить весла.*
9) *Строй кильватерную колонну.*
10) *Строй десантную колонну.*
11) *Строй развернутый фронтъ.*
12) *Атака.*

13) *Обратная посадка и отступленіе*
14) *Выбрасываться носомъ.*
15) *Сдаваться кормой.*
16) *Выбрасываться лагомъ.*
17) *Готовиться къ высадкѣ.*
18) *Начать посадку десанта.*
19) *Сборъ шлюпокъ къ своимъ пароходамъ.*

§ 265. Сигналы эти подаются флагами, подымаемыми на шлюпкѣ начальника отряда и на судахъ.

§ 266. Нѣкоторые изъ нихъ для удобства могутъ подаваться трубой.

§ 267. Трубой подаются со шлюпки начальника отряда сигналы и повторяются горнистами находящимися въ составѣ десанта.

§ 268. Для обозначенія сигналовъ флагами нужно принять слѣдующее:

1) Направо и 2) Налѣво	Съ шлюпки начальника отряда выбрасывается красный флагъ, подобный употребляемымъ при стрѣльбѣ для показки пробоинъ, и держится перпендикулярно борту горизонтально къ водѣ, въ томъ направленіи, куда требуется сдѣлать поворотъ.
3) Полъ оборота направо. 4) Полъ оборота налѣво.	Тотъ-же флагъ выбрасывается въ ту же сторону, куда нужно повернуть, но держится не горизонтально, а подъ угломъ съ поверхностью воды на $^1/_8$ часть круга.
5) Направо кругомъ 6) Налѣво кругомъ.	Тотъ-же флагъ выбрасывается за бортъ въ сторону желаемаго поворота и обводится къ кормѣ, гдѣ и остается въ положеніи горизонтальномъ къ водѣ, (древкомъ по оси шлюпки), пока не исполнено движеніе.

7) Движеніе впередъ	Тотъ же флагъ подымается и ставится вертикально.
8) Сушить весла.	Плавный поворотъ того же флага, поднятаго, какъ для движенія впередъ, значкомъ въ шлюпку, а древкомъ къ верху, въ вертикальное положеніе.
9) Строй кильватерную колонну.	По древку того-же флага, подымаются подъ верхній флагъ, еще синій, бѣлый и зеленый.
10) Строй дессантную колонну.	Подъ красный флагъ по древку подымается синій.
11) Строй развернутый фронтъ.	Подъ красный флагъ по древку подымается бѣлый.
12) Атака.	На обратную окопечность древка подымается бѣлый флагъ.
13) Обратная посадка и отступленіе.	На обратную сторону древка подымаются: зеленый, бѣлый, синій и красный флаги.
14) Выбрасываться носомъ.	Батальонный 3-хъ цвѣтный значекъ на небольшомъ древкѣ укрѣпляется на носу шлюпки начальника отряда.
15) Сдаваться кормой.	Тотъ же знакъ укрѣпляется на кормѣ.
16) Выбрасываться лагомъ.	Тотъ же значекъ на какомъ либо бортѣ.
17) Готовиться къ высадкѣ.	Бѣлый флагъ подымается на мачту парохода.
18) Начать высадку.	Красный флагъ на мачтѣ парохода.
19) Сборъ шлюпокъ къ пароходу.	Подъ вымпелъ (значекъ) на пароходѣ 4 флага: красный, синій, бѣлый и зеленый.

§ 269. Сигналы трубой:

7) Движеніе впередъ.	Пѣхотный сигналъ наступленіе.
8) Сушить весла.	Сигналъ стой.
9) Строй кильватерную колонну.	Сборъ.
10) Строй десантную колонну.	Построеніе колонны.
11) Строй развернутый фронтъ.	Слушайте всѣ.
12) Атака.	Атака.
13) Обратная посадка и отступленіе.	Отступленіе.
14) Выбрасываться носомъ.	Сигналъ бѣгомъ.
15) Сдаваться кормой.	. . . Бѣгомъ, повторенный 2 раза.

Отдѣлъ XI.

Отданіе почестей.

§ 270. Въ виду того, что въ мирное время для дѣйствій на морѣ нижніе чины сводятся въ команды и обучаются морскому дѣлу строевыми частями, необходимо для поддержанія дисциплины и по условіямъ военнаго быта установить также правила отданія почестей, примѣнительно къ существующимъ въ морскомъ вѣдомствѣ.

§ 271. Въ военное время на судахъ почестей никому не дѣлаютъ.

§ 272. Отданіе чести на шлюпкѣ на водѣ можетъ быть:

1) гребцы исполняютъ свое дѣло, а старшина или рулевой отдаетъ честь прикладывая руку къ козырьку.

2) Гребцы берутъ весла на валекъ, а старшина или рулевой прикладываетъ руку къ козырьку.

§ 273. Отданіе почести: взявъ весла на валекъ, дѣлается слѣдующимъ образомъ: По командѣ старшины шлюпки: «*весла на валекъ*», всѣ гребцы вдругъ и одновременно подымаютъ весла, ставя ихъ вертикально передъ собою вальками на днище шлюпки, лопастями веселъ вдоль бортовъ; въ это время старшій, изъ находящихся въ шлюпкѣ, не вставая съ мѣста, беретъ руку подъ козырекъ; когда шлюпка минуетъ начальника, по приказанію старшаго въ шлюпкѣ, или если таковаго нѣтъ, то рулеваго, командуется: «*весла въ бортъ*». По этой командѣ весла опускаются въ уключины и сушатся до послѣдующей команды. Какъ по командѣ—«весла на валекъ», такъ и «въ бортъ»—гребцы выполняютъ команду слѣдующимъ образомъ берутъ одновременно рукой, обращенной къ своему борту, весло около уключины, за валекъ подъ локоть и приподымаютъ его, надавливая другою рукою за край валька внизъ, когда весло подходитъ къ вертикальному положенію, опускаютъ его на днище шлюпки, перенося нижнюю руку нѣсколько выше, а верхнею (локтемъ) выбрасываютъ весло изъ локтя, берутъ весло въ руку, оставляя ее выше предъидущей; и обращаютъ вниманіе, чтобы лопасть весла была вдоль шлюпки. Берутъ весла «въ бортъ,» т. е. кладутъ ихъ въ уключины, совершенно также, какъ и берутъ на валекъ—лишь въ обратномъ порядкѣ.

§ 274. Брать весла на валекъ соотвѣтствуетъ отданію почестей строевой части командой: «на плечо», а потому ее слѣдуетъ отдавать всѣмъ своимъ непосредственнымъ начальникамъ.

Примѣчаніе: въ присутствіи старшаго, младшему не дѣлать.

§ 275. Во всѣхъ-же остальныхъ случаяхъ отдается честь только рулевымъ или старшимъ въ шлюпкѣ, прикладываніемъ руки къ козырьку, гребцы-же продолжаютъ свое дѣло.

§ 276. Шлюпки, встрѣчая начальниковъ, не должны пересѣкать ему путь—«рѣзать носъ», равно и обгонять

его шлюпку, а должны уменьшить ходъ и уступить дорогу, при этомъ отдаютъ положенную честь.

§ 277 Если шлюпка пристала къ пристани, или трапу морскаго судна для того, чтобы посадить начальника, то всѣ гребцы, за исключеніемъ рулеваго, когда начальникъ садится въ шлюпку, встаютъ съ своихъ мѣстъ и стоятъ смирно, рулевой-же отдаетъ честь, приложивъ руку къ козырьку.

§ 278. Какъ отданіе почести слѣдуетъ замѣтить, что при приставаніи къ судну подъ военнымъ флагомъ рекомендуется, приставатьк, огда на шлюпкѣ генералы, штабъ-офицеры, георгіевскіе кавалеры—къ правому борту, во всѣхъ-же остальныхъ случаяхъ—къ лѣвому. Слѣдуетъ соблюдать это правило потому, что на судахъ морскаго вѣдомства въ зависимости отъ того къ какому борту пристала шлюпка, отдается соотвѣтствующая почесть.

Съ подлиннымъ вѣрно:
Состоящій для порученій при Окружномъ Штабѣ,
Генеральнаго Штаба Полковникъ *Хайновскій.*